ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

# RELATORIO DO ANNO DE 1932

APRESENTADO AO

EXMO. SR. DR. JOSÉ AMERICO DE ALMEIDA

Ministro da Viação e Obras Publicas

PELO

Coronel JOÃO DE MENDONÇA LIMA

Director

RIO DE JANEIRO
OFFICINA TYPOGRAPHICA- E. F. C. B.
1936

SNR. MINISTRO.

Ao apresentar a V. Exa. o Relatorio da Estrada, relativo ao anno de 1932, julguei dever salientar nesta Introducção, além das principaes occorrencias observadas nas varias Divisões, as falhas de maior importancia, que o bom andamento dos serviços exige sejam eliminadas.

Entre ellas assume preponderancia o fornecimento precario do material necessario ao custeio da Estrada.

A substituição de trilhos no ramal de São Paulo torna-se, de dia a dia, mais premente, pois grande parte dos que alli se encontram não mais offerece a resistencia necessaria ao intenso movimento de trens, trazendo a insegurança da linha sempre aprehensiva esta Directoria.

O mesmo se poderia dizer de grande parte do material rodante, cuja reparação e conservação não se fazem convenientemente por falta do material indispensavel.

O problema do fornecimento, á hora e em quantidade sufficiente, do material necessario ao custeio da Estrada, é problema que urge resolver definitivamente para pôr termo á depreciação crescente das suas installações, em grande parte em estado muito precario.

— I —

## LEGISLAÇÃO

### Decreto n. 21.257, de 7 de Abril de 1932

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 18.500:000$000, para a execução de obras na E. F. Central do Brasil.

Art. 1.º — Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, dispensadas as formalidades de que trata o art. 80, § 3.º, do Codigo de Contabilidade da União, o credito especial de dezoito mil e quinhentos contos de réis..... (18.500:000$000), para occorrer ás despesas urgentes de construcção e reconstrucção na E. F. Central do Brasil, sendo :

| | | |
|---|---|---|
| 1 — | Proseguimento da construcção do trecho de Sta. Barbara a S. José da Lagôa..... | 3.000:000$000 |
| 2 — | Conclusão da Variante de Poá, entre São Paulo e Mogy das Cruzes..... | 1.500:000$000 |
| 3 — | Reapparecimento das Officinas e Depositos..... | 4.000:000$000 |
| 4 — | Acquisição de trilhos para a linha Rio - S. Paulo.. | 10.000:000$000 |

Art. 2.º — Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 7 de Abril de 1932, 111.º da Independencia e 44.º da Republica.

(a) GETULIO VARGAS

(a) JOSE' AMERICO DE ALMEIDA.

## DECRETO N. 21.607, DE 11 DE JULHO DE 1932

Abre aos diversos Ministerios o credito extraordinario de 20.000:000$000, para repressão do movimento sedicioso.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições contidas no art. 1.º do decreto 19.398, de 11 de novembro de 1930, decreta :

Art. 1.º — Fica aberto aos diversos Ministerios o credito extraordinario de 20.000:000$000, para attender ás despesas com a repressão do movimento sedicioso que acaba de irromper.

Art. 2.º — O Ministerio da Fazenda fará a necessaria distribuição do credito a que se refere o artigo anterior, de accôrdo com os encargos que competirem a cada um dos Ministerios e mediante solicitação dos respectivos titulares.

Art. 3.º — Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 11 de julho de 1932, 111.º da Independencia e 44.º da Republica.

(a) GETULIO VARGAS

(a) OSWALDO ARANHA

**NOTA : — Foi distribuida á Central a importancia de 2.200:000$000.**

## CAFE' — SUA INFLUENCIA NA ECONOMIA DA ESTRADA

Com os trabalhos de captação que a Leopoldina desenvolve nas zonas de interesse mutuo; com a abertura do Porto de Angra dos Reis á expansão mineira e consequente orientação das correntes de trafego da Rêde Mineira para esse ponto de sahida, e com a tradicional hegemonia do porto de Santos, para a exportação desse rico producto da economia brasileira, a estação Maritima estará, em breve tempo, com os seus armazens vasios de cafés, perdendo a posição que foi sua, nos velhos tempos do monopolio da Central.

A tarifa ha de ser o regulador natural desses interesses. Uma tarifa especial, base padrão 22, vigorará para os cafés que a Rêde Mineira de Viação entrega á Central em Cruzeiro. Outra, a base padrão 24, já está proveitosamente em vigor ha um anno, para os cafés entregues á Central, em Norte.

Concessões especiaes foram feitas nas zonas de interesse da Leopoldina, aliás acompanhando a politica da estrada ingleza : — a parte póde requisitar vagões para a meia lotação e gosar da dispensa das taxas de carga e descarga, quando faz essas operações. A taxa da baldeação pela quebra da bitola foi dispensada.

Resta apparelhar na Maritima o armazem destinado aos cafés das zonas de competição, de modo a ser cobrada a armazenagem fixa, por sacca-mez, dispensada a armazenagem commum, que é prohibitiva.

Um plano de acção poderia, tambem, ser desenvolvido: – centralizar-se, em pontos relativamente proximos de zonas de competição, entrepostos de beneficiamento e exportação de cafés, de modo que os cafés destinados ao beneficiamento gosassem de tarifas infimas, sob a condição de serem exportados pela Central, depois de beneficiados.

## CONCORRENCIA A' CENTRAL

A concorrencia á Estrada se desdobra em tres categorias :

a) — rodoviaria, em quasi todas as zonas da Estrada, principalmente nos percursos interestacionaes;

b) — maritima, no percurso de São Paulo ao Rio e no percurso de Mangaratiba ao Rio;

c) — ferroviaria, principlamente nos pontos de interesse da Leopoldina e da Central.

## CONCORRENCIA RODOVIARIA

Esta se exerce, attrahindo vantajosamente a clientela da Central, seja no serviço de cargas, seja no de passageiros.

No serviço de cargas póde ella offerecer vantagens de preços para o transporte de mercadorias classificadas nas tabellas C–1 a C–6. Tornar-se-á precaria quando tiver de transportar as mercadorias das tabellas C–7 e seguintes.

No serviço de passageiros os omnibus offerecem vantagens de preços e de horarios, e tanto isso é certo que no trecho de Mogy a Norte, em que os preços suburbanos são modicos e os trens constantes, o transporte rodoviario fracassou.

Para vencer a concorrencia no serviço de mercadorias, ha que se olhar, simultaneamente, as zonas e a natureza das cargas. Justo será que se estabeleçam, amparando as conveniencias commerciaes da Estrada, tarifas de zonas ou tarifas especiaes para determinadas mercadorias. As circumstancias de cada caso aconselharão o criterio a seguir. Experimentem-se as duas soluções, que apresentam resultados satisfactorios.

Uma outra arma efficiente contra a concorrencia movida á Central, em especial, contra a concorrencia rodoviaria, está na flexibilidade que se possa dar á taxa **ad-valorem**.

A administração passada pensou nisso, propondo a adopção de uma taxa variavel com a distancia, de modo a garantir a isenção nas pequenas distancias, isto é, dentro de 99 kilometros, pois ahi é que se faz, com notavel intensidade, a concorrencia interestacional dos caminhões. Queria o ex-director que a taxa **ad-valorem** não fosse entendida sinão como uma taxa de seguros e por isso a queria variavel, porque os premios das empresas seguradoras variam sempre com o risco da cousa segurada, sendo que no transporte ferroviario ha que se presumir que o risco maior está na maior distancia que a mercadoria terá de percorrer.

Essa orientação, entretanto, foi desprezada pelas Estradas no Conselho de Tarifas, pois preferiram ellas continuar no entendimento de que a taxa em questão não é sinão uma taxa reajustadora do fréte, assim creada para evitar uma extrema classificação de mercadorias.

Ficou, entretanto, certo que ás Estradas será licito diminuil-a ou abolil-a, tendo em vista seus interesses na lucta com os concorrentes.

Nessas condições, á taxa **ad-valorem** está reservado um papel importante. Ella é bem a valvula providencial que poderá collocar, principalmente, as mercadorias chamadas "ricas", isto é, as de consideravel valor commercial, no nivel em que não será vantajoso o transporte rodoviario. Temos, para exemplo, o caso dos tecidos de seda. Elles ficaram na classificação especial — tabella C-7 — assegurada ás fabricas da zona da Estrada. Mesmo assim, pelo seu alto valor commercial, a taxa **ad-valorem** lhes tira a vantagem tarifaria, de modo que num percurso longo, como o de São Paulo ao Rio, esses tecidos ainda são conduzidos pelos caminhões.

Relativamente á concorrencia rodoviaria, no serviço de passageiros, constitue ella uma praga que tende a alastrar-se, até que appareça a medida efficaz para exterminal-a. O remedio consistirá em dar ás zonas da concorrencia trens constantes e passagens baratas. Um outro remedio estava nos projectos da referida administração, o do restabelecimento da pequena velocidade no serviço de passageiros do interior. Elle raciocinava com as lições da pratica: — o preço unico para os trens rapidos e morosos estava determinando que os rapidos circulassem superlotados, de modo a supprimir o conforto de todos, e os morosos — expressos e mixtos — circulassem vasios, sem renda, portanto.

Além disso, a distincção de preços é geral, em todas as estradas do mundo. A grande velocidade, valendo por um serviço melhor, deverá ser mais bem remunerada.

Ha na Estrada um regimen que não se justificaria, si estivesse em vigor o da pequena velocidade: — o das chamadas **tarifas de veraneio**. São tarifas infimas, que visam cidades e pontos aprasiveis e que, sendo de veraneio, mesmo assim, vigoram permanentemente, seja no verão, seja no inverno.

A existencia dessas tarifas, visando pontos determinados, faz perdurar a excepção, que tem permittido a outros pontos da Estrada a solicitação de igual favôr.

A Estrada procurou remover, tambem, esse inconveniente, fazendo os seus estudos para as tarifas da pequena velocidade, e na base das tarifas de veraneio com 50 °/° de majoração. Assim, approvada que seja a proposta, entrará a Estrada no regimen geral da pequena velocidade, sem prejuizo maior para as zonas de veraneio, pois ao passo que forem revogadas as actuaes tarifas infimas, continuará em vigor o regimen das assignaturas de 10 passagens, com o abatimento de 10 °/° sobre a pequena velocidade. A proposta das tarifas de pequena velocidade foi encaminhada ao Ministerio da Viação, não tendo ainda sido approvada. Essa proposta foi préviamente examinada pelo Conselho de Tarifas, que lhe deu assentimento. Tambem, preliminarmente, já estudou a Estrada a questão dos trens que terão de ser considerados de grande e de pequena velocidade. E' um ponto importante, porque ha trechos em que não circulam rapidos ou nocturnos.

## CONCORRENCIA MARITIMA

Processa-se a concorrencia maritima entre Rio – São Paulo e entre Rio – Mangaratiba.

Para vencer a concorrencia Rio – São Paulo ha que se levar em conta a despesa da mercadoria no trajecto maritimo e no trajecto ferroviario, aquelle entre os portos do Rio e de Santos e este entre as praças de São Paulo e de Santos. Quando a mercadoria é tomada pela empresa de navegação num ou noutro porto, ha, de facto, uma despesa maritima a ser estimada. A mercadoria que vem dos portos do Norte e que se destina ao consumo paulista não tem sobre si a despesa maritima das 210 milhas do percurso Rio – Santos, porque a tarifa é unica para o que se destina ao Rio de Janeiro ou ao porto Santista.

A Central poderia levar a São Paulo uma bôa parcella dos varios milhões de saccas de assucar da producção pernambucana, si as empresas de cabotagem cobrassem, para o percurso Rio – Santos os $700 por sacca que esse trajecto maior estaria obrigado. Isso mesmo a administração passada fez ver ao Ministerio da Viação em longo officio em que salientou as vantagens dessa medida.

No sentido inverso, houvesse a tarifa addiccional, relativa a essas 210 milhas maritimas, poderia a Central conduzir a este porto, onde embarcaria para os portos do Norte, uma alentada parte da producção de cereaes de São Paulo, notadamente o feijão, que as populações nortistas recebem de Santos.

A Central, procurando captar o trafego que lhe fóge por Santos ou para Santos, tem adoptado medidas productivas.

As madeiras, o xarque, a farinha de trigo, o café, o assucar, as cervejas, os refrigerantes, os artigos de papelaria e de livraria, a colla animal, já se acham em tarifas modicas, que não permittem ou desaconselham a concorrencia maritima. Umas dessas tarifas já existiam, outras são recentes. Neste numero estão as das madeiras, do xarque, dos artigos de papelaria e livraria, a da colla animal e a do café.

O caso da gazolina, que em outro capitulo ficou focalizado, se enquadra, tambem, na concorrencia maritima, ou della, pelo menos, deriva. Aliás, quando se examina a concorrencia maritima, São Paulo – Rio, logo se conclue que ella não é simplesmente maritima, pois para que se exerça necessita do concurso da São Paulo Railway. Nesse sentido, convém salientar que um dos maiores embaraços que a Central tem encontrado para vencel-a está nas taxas excessivas que a companhia ingleza cobra sobre as expedições que entrega ou recebe da Central, relativamente ao pequeno percurso de Barra Funda (estação urbana) ao Braz, em São Paulo. Ha casos em que a taxa quasi alcança o frête integral que as mesmas expedições pagariam de São Paulo a Santos.

A Central já levantou a duvida sobre a legitimidade dessas taxas, que figuram nas tarifas impressas da São Paulo Railway.

A concorrencia maritima Rio – Mangaratiba nasceu com a ultima elevação geral de tarifas, em 1927.

Havia em Mangaratiba uma empresa de navegação que recebia pela Central as expedições destinadas ao consumo de Paraty e Angra dos Reis, encaminhando-as a esses portos.

Elevadas as tarifas, a cabotagem passou a levar directamente do Rio as expedições, inclusive as de Mangaratiba.

Está em vigôr uma tarifa especial para a concorrencia. Trata-se da base-padrão 21, applicada a todas as mercadorias classificadas nas tabellas C–1 a C–11. Foi calculada tendo por base os preços da cabotagem, no percurso integral, de modo a das margem ao lucro razoavel da antiga empresa de navegação, que se preparou novamente para o trabalho conjugado com a Central.

Essa tarifa provisoria vem apresentando resultados.

A producção maior dessa zona é a de bananas. Para ajudar a sua exportação, a administração passada permittiu que as bananas fossem carregadas em carros abertos, para maior facilidade da descarga no Caes do Porto, fornecendo a Estrada o encerado para a protecção da mercadoria no trajecto ferroviario.

O favôr consistiu na dispensa da sobretaxa de 20 °/°, que se vinha cobrando pelo aluguel do encerado.

## CONCORRENCIA FERROVIARIA

Soffre a Central, tambem, a concorrencia ferroviaria. Exerce-a a Leopoldina, nos pontos em que as duas estradas estão juntas e para pontos que por ambas são servidos.

Apesar dos esforços e das providencias postas em pratica para diminuir os effeitos dessa concorrencia em Ponte Nova, pouco proveito poderá a Estrada esperar dessas providencias.

Tudo quanto ella tiver de alcançar em Ponte Nova ha de ser sempre o resultado da complacencia da praça local e nunca das vantagens que possa offerecer sobre a Leopoldina. E' que, mesmo que ella fique em completa igualdade de condições com a Leopoldina, essa igualdade ha de ser apparente porque, compensações outras, directas ou indirectas, poderão ser asseguradas pela Leopoldina, que é estrada autonoma e que não presta, como a Central, suas contas ao Governo.

Concorrencia analoga se observa em Juiz de Fóra, onde a Leopoldina está transportando ultimamente para as refinarias locaes o assucar bruto da producção das suas zonas, que antes ella entregava á Central, em Entre Rios.

Perdeu a Central esse transporte, que sómente poderá ser reconquistado com a adopção de uma tarifa especial. Esse recurso das tarifas especiaes visando a concorrencia entre estradas é, entretanto, odioso nas regras de trafego mutuo, como teve occasião de sustentar o representante desta Estrada no Conselho de Tarifas.

Em Entre Rios e Porto Novo, a Leopoldina desfructa situação commoda, sómente pela faculdade que tem de utilizar-se das linhas da Central, de Porto Novo a Triagem, na distancia integral de 236 kilometros. Ella cobra integralmente o fréte das expedições e paga á Central as taxas de $016 quando a tracção é sua, ou de $020, quando a Central fornece a tracção, taxas essas calculadas sobre a tonelagem bruta dos vagões.

O contracto que foi firmado em 12 de novembro de 1926, tinha o prazo de 5 annos e se extinguiu a 12 de novembro de 1931. Antes da extincção, porém, ainda na administração dessa época foi enviada á Leopoldina a minuta do novo contracto, que ella refutou. Da troca de correspondencia entre as duas administrações resultou a prorogação temporaria do antigo contracto. Sabe-se, porém, que a Leopoldina pretendeu que o novo contracto ficasse á espera dos contractos que ella pretende firmar com os Estados em que tem concessões de linhas, de modo a procurar para o seu caso uma solução de conjuncto.

A verdade, entretanto, é que essa pretenção, relativamente aos contractos estaduaes, é velha, não se justificando que possa ella prejudicar o contracto com a Central.

A Central acaba de reunir elementos para reavivar o estudo sobre o contracto da Leopoldina, já então visando tambem o contracto da Therezopolis, incorporada á Central, e que não poderá continuar como uma questão isolada.

Sobre a concorrencia ferroviaria ainda ha necessidade de fazer referencia á Rêde Mineira de Viação e á São Paulo Railway, que estrategicamente se collocaram em pontos de combate visando dois portos concorrentes ao porto do Rio de Janeiro: — o porto de Angra dos Reis e o porto de Santos.

A Rêde Mineira de Viação tem sua actividade voltada para o porto de Angra dos Reis, que ha de dar, em futuro proximo, a maior expansão á riqueza de Minas.

Estrada, hoje controlada pelo Governo Estadoal, que a obteve por arrendamento, á Oéste de Minas, que pertence á Rêde Mineira, procura ver seus interesses entrelaçados pelos interesses do porto fluminense.

Dahi, portanto, os esforços em desviar para Angra dos Reis o maximo possivel dos transportes que, antes, eram da Central, em maior percurso.

Assim, o café, que era pela Sul de Minas entregue em Cruzeiro, em virtude de uma tarifa especial (base-padrão 22), combinada para grangear parte da corrente de trafego que pelas estradas paulistas ia a Santos, passou a ser pela Rêde Mineira encaminhado a Angra dos Reis, já por despachos directos, já pela mudança de itinerarios.

Sentiu-se a Central prejudicada com a respectiva modificação dos despachos de café e, procurando acautelar seus interesses, resolveu, sómente, permittir a mudança de destinos com a applicação do art. 7.º do decreto n. 19.473, de 10 de dezembro de 1930, que permitte o rompimento do contracto de transporte mediante o pagamento das despesas por inteiro.

Houve o protesto da Rêde Mineira e do Conselho Nacional do Café, perante o Conselho Nacional de Tarifas.

A administração da Estrada nessa época resolveu submetter o assumpto á consideração do Ministerio da Viação, por entender que havia no caso uma indagação de ordem legal, que ao Consultor Juridico do Ministerio caberia esclarecer.

## SERVIÇO DE TOMADAS E ENTREGAS A DOMICILIO

A Estrada continua com o trabalho preliminar de colher os elementos basicos necessarios á organização do serviço.

Para attender á questão das zonas em que deverão ser divididas as cidades, a Estrada dirigiu-se ás Delegacias Fiscaes da Prefeitura desta Capital, que lhe estão enviando relações completas, em ordem alphabetica, dos logradouros publicos de cada circumscripção, com indicação das especies do calçamento, o mesmo acontecendo com as Prefeituras de São Paulo, Bello Horizonte e Juiz de Fóra, que lhe remetteram as plantas das respectivas cidades.

A questão dos preços para cada zona será resolvida pelas Associações Commerciaes das referidas cidades, que já prometteram enviar uma lista dos preços dos carretos em cada zona.

Reunidos todos os elementos, a Estrada organizará o edital de concorrencia.

O serviço de domicilios está sendo feito pela Agencia Pestana, que o creou ha longos annos e cujo contracto terminou em 1928.

## EMPRESAS DE SIDERURGIA — FRETE MINIMO

A questão dos frétes minimos, assegurados ás empresas de siderurgia e metallurgia por leis especiaes que o decreto n. 17.091, de 1925, regulamentou, já foi exhaustivamente estudada por esta Estrada.

Quatro empresas estavam desfructando os favores dos frétes reduzidos, sem que tivessem assignado, nesta Estrada, os contractos especiaes que as leis ou os contractos firmados no Ministerio da Agricultura, taxativamente prescreveram.

Convidadas a fazer prova do cumprimento das obrigações para que pudessem assignar os contractos especiaes, deixaram as empresas transcorrer o prazo que lhes foi dado, pelo que o Ministerio da Viação, por proposta da Directoria, resolveu quebrar o privilegio que ellas estavam desfructando e extendeu a todas as usinas da zona da Estrada a vantagem da tarifação reduzida, tabella C-14, desde que se registrassem na Contadoria Central Ferroviaria.

Depois dessa resolução, duas empresas trouxeram á Estrada as suas certidões mostrando que estão dentro das condições contractadas com o Ministerio da Agricultura, excepto quanto á fabricação do cimento (Companhia Brasileira de Usinas Metallurgicas) e quanto á amortização do emprestimo (Cia. Belgo-Mineira).

Essas certidões foram encaminhadas ao Ministerio da Viação, afim de ser resolvido si as provas são sufficientes para a assignatura dos contractos especiaes.

Relativamente á organização da lista das materias primas dos productos e sub-productos das usinas, que poderão ser despachados com os favores do fréte reduzido, attribuiu a Directoria essa incumbencia ao Conselho de Tarifas, que ainda não se pronunciou definitivamente sobre o assumpto. Elle dirá, tambem, de modo explicito, que o favor será apenas para as "usinas" propriamente ditas, não alcançando as "fabricas e fundições".

## GAZOLINA E KEROZENE PARA SÃO PAULO

A Central manteve o monopolio dos transportes da gazolina e do kerozene para São Paulo, até que se installaram na Ilha Barnabé, em Santos, os depositos da Companhia Docas de Santos. Até então, os vagões tanques das differentes empresas de petroleo circulavam indispensavelmente pelas linhas da Central, conduzindo os productos que se destinavam ao consumo da capital paulista e das zonas varias do Estado, notadamente Araraquara e Campinas. Os termos assignados com as empresas de petroleo previam um transporte minimo de 600 toneladas por mez para cada termo, qualquer que fosse a quantidade de vagões incorporados á Central.

Assim, casos havia do mesmo minimo para dois vagões, num termo, e para 50 vagões em outro termo.

Quando se installaram os poços da Barnabé, a Central procurou compellir as companhias ao cumprimento rigoroso dos minimos, em virtude das baixas dos transportes, mas, não encontrando clausula alguma que determinasse sancções pelo não cumprimento, verificou que a medida consistiria sómente em desincorporar os vagões, com que a Estrada igualmente perderia.

Passos foram dados para que se fizessem a consolidação dos termos esparsos e no qual se consignasse um minimo possivel de ser cumprido e que garantisse á Central, ao menos, uma parcella do florescente transporte que antes possuia do Rio para São Paulo.

Os termos foram consolidados e para cada companhia ficou perfeitamente assegurado o pagamento dos minimos promettidos, mesmo no caso de não serem elles alcançados semestralmente pelas companhias.

O minimo foi estimado na base de 24 toneladas por vagão-semestre e exigido o pagamento pela tarifa commum, base-padrão 21.

Eis o quadro dos minimos promettidos :

| Companhias | Quantidade de vagões | Minimo promettido por semestre |
|---|---|---|
| Standard | 78 | 1.872 |
| Texas | 12 | 288 |
| Anglo Mexican | 18 | 432 |
| Atlantic | 26 | 624 |
| Total | 134 | 3.216 |

Para o que exceder desse minimo promettido, no percurso de Maritima – Norte, a Estrada concede uma tarifa de bonificação, base-padrão 11, que visa incentivar o transporte, no trecho do seu maior interesse. A base-padrão 11 representa mais ou menos as despesas de Santos a São Paulo. Com essa tarifa especial, as empresas procuram augmentar suas remessas, porque sendo um onus o minimo promettido pela tarifa commum, ellas visam diminuir esse onus, gosando da bonificação e buscando a média razoavel das despesas do conjuncto.

Deve-se accrescentar que o regimen tem sido proveitoso, porque as empresas estão procurando ultrapassar os minimos.

Cinco são as companhias que possuem vagões-tanques na Central. Quatro dellas acabaram acceitando as condições da consolidação dos termos antigos, não sem impugnação formal ás primeiras combinações. O trabalho durou quasi um anno, pois os termos consolidados foram firmados em junho de 1932.

Sómente a Caloric, que apenas negocia com oleo combustivel, cuja tarifa é baixa e que não faz remessas para São Paulo, ainda não assignou o termo, que será o primeiro, porque nunca teve termo assignado com a Central.

## REDUCÇÃO DE TARIFAS

Em virtude de proposta da Estrada foram reduzidas as tarifas relativas a 156 mercadorias.

## INDUSTRIAS NOVAS DA ZONA DA ESTRADA

O Ministerio da Viação encaminhou ao Conselho de Tarifas uma suggestão no sentido de serem concedidos favores especiaes para o fomento ás industrias novas que se installassem nas zonas das estradas. O Conselho resolveu que as estradas apresentariam suggestões para a effectivação da proposta do Ministerio. A Central, logo depois, encaminhou ao citado Conselho as suas suggestões, assim resumidas:

a) — contractos prévios com as estradas;

b) — escolha dos pontos deficitarios das estradas para a installação das industrias novas, não se installando industria nova em ponto distante até 200 kilometros da localidade em que exista industria congenere;

c) — nove annos para a concessão. Nos tres primeiros annos o abatimento escolhido será integral. Nos tres annos seguintes se reduzirá á metade e no ultimo triennio será apenas de 25 °/°, para desapparecer, findo o prazo de nove annos, pela presumida emancipação da industria;

d) — tonelagens minimas de materias primas e manufacturas transportadas pela Estrada, para o goso da protecção;

e) — exclusividade do uso do transporte da Estrada para os pontos de seu interesse;

f) — isenção de 50 °/° nos frétes das materias primas e manufacturas classificadas nas tabellas C–1 a C–6; 30 °/° para as mercadorias da C–7 a C–10; e 15 °/° para todas as outras classificadas nas demais tabellas, até C–14;

g) — concessão da tabella de lotação para as mercadorias despachadas pelas fabricas novas, em pequenas expedições;

h) — exigencia da caução para o goso do favor, revertendo uma parte da caução, como premio, aos que denunciarem comprovadamente que as fabricas se utilizam de outros meios de transportes, concorrentes das estradas.

## MINERIOS DE FERRO E DE MANGANEZ

A velha e nunca assás debatida questão das tarifas infimas pleiteadas pela firma A. Thun & Cia. voltou a vivo debate, provocado pela referida firma, no periodo administrativo de julho a outubro.

A Central já tem mostrado as diversas phases desse caso, que, aliás, mereceu exame de varias administrações, todas accórdes na recusa do favor.

No parecer ultimamente emittido a respeito foi evidenciado o seguinte :

a) — que não impressionava, no caso, a dispensa dos impostos mineiros sobre o minerio de ferro e o de manganez, porque a exportação deste baixava até a extincção, em virtude do congestionamento dos mercados consumidores, e a exportação daquelle nunca tendo existido, logicamente, o Governo de Minas dispensára um tributo inexistente;

b) — a crise era de superlotação dos mercados consumidores, tanto que os maiores interessados não a consideraram uma questão de tarifas e não fizeram qualquer solicitação á Central ou ao Governo da Republica, quando trataram de paralysar os seus negocios

c) — a solicitação daquella firma era a reproducção de uma campanha periodica, não sendo a mesma dos maiores interessados.

Apesar dessa argumentação contraria á pretenção, obteve a firma requerente uma concessão provisoria.

Ainda por esse tempo o Governo de Minas appellava para o Chefe do Governo Provisorio, pedindo o amparo tarifario para a exportação dos minerios, por consideral-a um problema nacional. Esse appello foi por esse Ministerio encaminhado ao Conselho de Tarifas, que se limitou a devolver o appello do Presidente Mineiro ao Ministerio da Viação, com a informação prestada pelo Director que dirigira a Estrada no periodo de julho a outubro.

## ANNUNCIOS NAS DEPENDENCIAS DA ESTRADA

Nunca teve a Estrada um serviço regulamentado para a concessão de locaes para annuncios, em suas dependencias. Até o começo de 1931 a renda integral dessa especie de concessão era inteiramente attribuida á Associação Geral de Auxilios Mutuos, que effectuava a cobrança. A collocação dos annuncios nos carros, nas estações e á margem da linha não soffria a fiscalização systematica da Estrada, que, não tendo interesse na renda, talvez, por isso, desprezasse o controle do serviço. Si para os varejos o Trafego mantinha uma escripturação regular, para os annuncios nunca abriu essa escripturação.

Creado o Departamento proprio para cuidar desses assumptos, procurou o mesmo dar-lhes regulamentação, que não chegou a ser ultimada em virtude de uma representação dirigida a esse Ministerio pela Associação Geral de Auxilios Mutuos, na qual pedia a volta do serviço de annuncios aos seus dominios.

Essa representação foi encaminhada com o officio n. 1.049, de 10 de outubro ultimo, e teve effeito suspensivo. Na regulamentação em apreço apontavam-se tres soluções para o serviço de annuncios :

a) — abertura de concorrencia publica para a concessão do serviço a um unico concessionario de comprovada idoneidade, mediante uma contribuição fixa, mensal, e uma contribuição variavel com o interesse commercial de cada local, cobrada sobre cada annuncio collocado;

b) — organização do serviço official da Estrada, que trabalharia de commum accôrdo com os agentes e agencias de publicidade, assegurando aos agentes avulsos a commissão de 20 °/° e ás agencias legalmente installadas a commissão de 40 °/° sobre a importancia total de cada contracto. Apontou-se a difficuldade da selecção das agencias e agentes, no caso de ser escolhido este criterio.

c) — organisação do serviço proprio da Estrada, com os agentes angariadores escolhidos entre os funccionarios em disponibilidade e os que foram ultimamente dispensados da Estrada, por economia. Esses agentes de publicidade receberiam sómente a commissão de 20 °/°, igualmente assegurada aos funccionarios effectivos que, nas folgas, angariassem annuncios.

A ultima solução foi considerada a melhor para ser adoptada em caracter provisorio.

Está, por conseguinte, o caso dependendo da resposta desse Ministerio á consulta constante do citado officio 1.049.

## CONCESSÕES DE NEGOCIOS NAS DEPENDENCIAS DA ESTRADA

As concessões para a exploração de negocios nas dependencias da Estrada vinham sendo feitas quasi que a exclusivo criterio da Directoria, que ajuizava sobre o seu valôr e a sua conveniencia. E' certo que algumas vezes o fazia, depois da audiencia do Trafego.

A ausencia de regras certas, não precisando direitos e não uniformizando condições, permittia criticas justificaveis. A Estrada só vinha a saber que este ou aquelle ponto de suas dependencias comportava este ou aquelle negocio depois que um interessado qualquer, visando o seu interesse individual, solicitava a concessão.

Até certo tempo essa situação se justificava: a Estrada não tinha a renda das concessões, pois as contribuições eram adjudicadas á Associação Geral de Auxilios Mutuos, por força do art. 32 da lei n. 4.984, de 1925.

O decreto n. 19.815, de 30 de março de 1931, do Governo Provisorio, revogou, entretanto, esse dispositivo e determinou que a renda passasse a ser dividida igualmente entre a Estrada e a Associação.

Crada pelo actual regulamento a Inspectoria Commercial, foi-lhe attribuida a parte propriamente commercial desse serviço.

Em virtude da regulamentação expedida, as concessões passaram a ser deferidas pelo principio salutar da concorrencia publica, aliás, como recommendára o Ministerio da Viação em officio-circular n. 52, publicado no "Diario Official" de 23 de dezembro de 1931.

Essa regulamentação tem sido fielmente respeitada. Ella estabelece condições geraes, que são incluidas nos termos de concessão ultimados em sua vigencia.

## THEREZOPOLIS — ABERTURA DO PORTO DA PIEDADE

Com a incorporação da Therezopolis á Central, o Ministerio da Viação encaminhou a esta Estrada o processo referente ao restabelecimento do serviço maritimo entre o Cáes Pharoux e o Porto da Piedade, que existiu antes do contracto de 1923, firmado para o trafego mutuo com a Leopoldina.

O processo relatava os passos dados para a concessão, por concorrencia do serviço maritimo, e adiantava que a concorrencia fôra annullada pelo Ministerio da Viação.

A Central organizou as bases para nova concorrencia, o que, aliás, se justificava, porque duas empresas disputavam a exclusividade do serviço. A concessão seria dada pela impossibilidade notoria de fazer a propria Estrada a exploração do transporte maritimo.

A Directoria, entretanto, examinando melhor o assumpto, preferiu abrir simplesmente ao uso publico a estação do Porto da Piedade, deixando livre aos interessados a exploração do serviço maritimo, sem responsabilidade para a Central.

Foram, então, organizadas instrucções a respeito, as quaes estão em vigôr, pois a estação referida foi realmente aberta ao trafego, nella existindo local para o serviço dos redespachos processados pelas empresas maritimas.

## ACQUISIÇÃO DE MATERIAES

O problema de acquisição de materiaes na Estrada desde a encommenda á Commissão de Compras até o fornecimento, em grosso, aos armazens locaes das Divisões constitue problema de todos os tempos, isto é, a deficiencia de materiaes para os serviços da Central já deixou, pelo habito, de constituir uma anormalidade, para passar ao dominio dos factos correntes da nossa vida administrativa.

O mal tem raizes que repontam fóra da organização da Estrada, no proprio regimen official.

As verbas para materiaes concedidas á Central sempre foram escassas. Os nossos orçamentos apresentam mesmo verdadeira inversão de verbas.

Dos totaes consignados nos ultimos annos, cerca de 62 °/° são previstos para pessoal e 38 °/° para material. Com a distribuição natural destas verbas nas estradas de bôa administração, vê-se logo que a verba com o pessoal absorve grande parte da que deveria ser gasta com material.

Na diminuição de uma em proveito de outra, já que a consignação total não póde ser augmentada, para não aggravar o **deficit**, consiste o programma que conseguirá estabelecer o equilibrio nos nossos serviços.

Até meados de 1931 a propria Central providenciava as suas acquisições. Embora sob a carencia de verba e os entraves da legislação em vigôr, os fornecimentos se faziam com relativa presteza, por isso que eramos premidos pelas proprias necessidades de que tinhamos impressão immediata.

Com a installação da Commissão Central de Compras, que centralizou as acquisições para as repartições do Governo, as nossas difficuldades augmentaram porque :

1)—augmentou a burocracia; as nossas relações com a Commissão, dependencia do Ministerio da Fazenda, fazem-se por intermedio do Ministerio da Viação, com sensivel perda de tempo; apenas temos entendimento directo para reclamações contra atrazos nos fornecimentos;

2)—as verbas, já exiguas, que annualmente pomos á disposição da Commissão Central de Compras, não são integralmente aproveitadas; têm havido saldos vultosos, incompativeis com a penuria dos nossos **stocks**;

3)—só recebemos os materiaes com grande atrazo, em regra quando já vae adeantado o segundo semestre de cada anno.

Esses retardamentos reflectem-se nos nossos serviços, encarecendo-os, paralysando-os, quasi.

Esta é a situação do maior departamento industrial, directamente superintendido pelo Governo, no tocante ao problema de materiaes.

Não o resolveu a creação da Commissão Central de Compras, apesar do reconhecido esforço e bôa vontade de seus Directores, nem o resolverá a volta ao regimen anterior, sem modificações.

A solução compativel a um serviço industrial está na que foi indicada a esse Ministerio pela Directoria desta Estrada em officio n. 710, de 29 de dezembro de 1930.

## OFFICINAS TYPOGRAPHICAS

Quanto ás officinas typographicas, cumpre-me dizer que os serviços augmentaram, as requisições das Divisões se multiplicam e estão exigindo producção maior. Obtel--emos com um só factor novo — o reforço do apparelhamento actual, providencia indispensavel e urgente, reforço esse orçado em cerca de 900:000$000.

## RECEITA E DESPESA

| | | |
|---|---|---|
| Balanço financeiro : | Receita da exploração | 155.679:667$205 |
| | Despesa de custeio | 160.466:186$000 |

Na receita acima não está incluida a arrecadação para impostos e fundo de obrigações ferroviarias, bem como qualquer arrecadação para fins de amparo social.

Receitas anteriores :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1924 | 114.880:455$792 | 1928 | 175.243:167$337 |
| 1925 | 127.969:988$124 | 1929 | 185.663:495$623 |
| 1926 | 131.659:803$969 | 1930 | 158.470:941$206 |
| 1927 | 147.020:309$057 | 1931 | 154.196:112$613 |

Arrecadação para melhoramentos ferroviarios :

| | Imposto de transporte | Fundo de obrigações ferroviarias |
|---|---|---|
| 1926 | 6.730:316$385 | 9.453:662$890 |
| 1927 | 6.789:500$400 | 10.797:986$170 |
| 1928 | 7.212:178$200 | 13.383:679$490 |
| 1929 | 7.335:670$300 | 13.617:424$775 |
| 1930 | 5.934:559$500 | 10.555:663$050 |
| 1931 | 6.002:420$100 | 10.248:104$950 |
| 1932 | 5.404:567$055 | 8.960:691$479 |

Arrecadação para fins de amparo social :

| | 2 % para a Caixa de Pensões |
|---|---|
| 1929 | 3.769:015$740 |
| 1930 | 2.872:870$100 |
| 1931 | 2.760:750$200 |
| 1932 | 2.485:826$112 |

Arrecadação de imposto para o Districto Federal, Estado do Rio, Minas Geraes e São Paulo :

| | |
|---|---|
| 1926 | 12.250:893$640 |
| 1927 | 11.552:601$769 |
| 1928 | 11.438:556$034 |
| 1929 | 11.080:181$800 |
| 1930 | 7.697:263$850 |
| 1931 | 7.668:852$600 |
| 1932 | 7.978:678$780 |

Os quadros que se seguem fornecem os dados principaes relativos á receita e despesa, em 1932.

# RECEITA E DESPESA

## RESUMO

**RECEITA**

| ESPECIFICAÇÃO | IMPORTANCIA Parcial | IMPORTANCIA Total |
|---|---|---|
| **RECEITA** | | |
| Renda Industrial.... | 144 517:243$511 | |
| » ordinaria | 761:650$584 | |
| » extraordinaria. | 10 400:767$110 | 155 679:667$205 |
| **ARA BALANÇO** | | |
| Despesa de Obras Novas. | 6 046:370$443 | |
| » » ex. anter.... | 2.912:332$692 | 8 958:703$135 |
| **DEFICIT DA EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL DO ANNO FISCAL** | | |
| Custeio..... | 163 473:692$174 | — |
| Receita..... | 155 679:667$205 | 7 794:024$969 |
| | | 172.432:395$309 |

**DESPESA**

| ESPECIFICAÇÃO | IMPORTANCIA Parcial | IMPORTANCIA Total |
|---|---|---|
| **CUSTEIO** | | |
| Verba 3.ª | 149 542:587$840 | |
| » 14.ª | 339:215$496 | |
| Despesas de exercicios | 9 224:740$932 | |
| Credito Extraordinario..... | 1 359:641$732 | |
| Contrib. p/Caixa Aposentadorias e Pensões..... | 3.007:506$174 | 163.473:692$174 |
| **OBRAS NOVAS** | | |
| Ramal Sta. Barbara e Variante Poá..... | 1 832:657$243 | — |
| Material Rodante — Ajustes. | 4 213:713$200 | 6 046:370$443 |
| **EXERCICIOS ANTERIORES** | | |
| Verba 23.ª M. Fazenda..... | | 2.912:332$692 |
| | | 172 432:395$309 |

LIBRARY

# RECEITA

| ESPECIFICAÇÃO | Arrecadada na Inspectoria no Thesouro da Estrada | Debitada ao Thesouro Nacional (Serviços Officiaes) | Debitada a diversos Estados (Renda a liquidar) | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| **RENDA ORDINARIA** | | | | |
| **RENDA INDUSTRIAL** | | | | |
| Passagens | 42 031:229$232 | 5 429:444$750 | 1:471$300 | 17 462:145$282 |
| Encommendas | 9 813:378$757 | 6 580:417$700 | 201$200 | 16 394:112$257 |
| Bagagens | 43:461$200 | | | 43:461$200 |
| Animaes | 4 088:781$092 | 212:666$600 | | 4 291:447$692 |
| Mercadorias | 56 913:318$294 | 7 156:936$900 | 238$600 | 64 070:493$794 |
| Telegrammas | 114:854$197 | 1:672$800 | | 116:523$997 |
| Multas | 42:590$150 | | | 42:590$150 |
| Armazenagens | 469:806$305 | | | 469:806$305 |
| Taxas diversas | 495:911$691 | 3 167:980$224 | | 3 663:891$915 |
| Perc. Est. Aluguel de wagons | 441:551$515 | | | 441:551$515 |
| Receita arrecadada conforme ajustes | 4 213:713$200 | | | 4 213:713$200 |
| Receita da quota de 1,5 % para a Caixa de Aposentadorias e Pensões | 3 007:506$174 | | | 3 007:506$174 |
| | 121 666:093$437 | 22 849:148$974 | 2:001$100 | 144 517:243$511 |
| RENDA DOS PROPRIOS NACIONAES | 761:656$584 | | - | 761:656$584 |
| **RENDA EXTRAORDINARIA** | | | | |
| Indemnizações | 501:631$290 | 169:631$104 | | 671:262$394 |
| Juros de capitaes nacionaes | 33:744$703 | | - | 33:744$703 |
| Taxa addicional s/ tarifas de transportes | 960:691$479 | | - | 960:691$479 |
| Eventuaes | 735:068$534 | | | 735:068$534 |
| | 10 231:136$006 | 169:631$104 | | 10 400:767$110 |
| TOTAL DA RECEITA DA ESTRADA | 132 658:886$027 | 23 018:780$078 | 2:001$100 | 155 679:667$205 |
| **RECEITA ARRECADADA PARA O THESOURO NACIONAL** | | | | |
| Sello de nomeação | 408:174$589 | | - | 408:174$589 |
| Imposto de transportes | 2 904:013$855 | | | 2 904:013$855 |
| Taxa de viação | 2 500:553$200 | | | 2 500:553$200 |
| Renda da Villa Marechal Hermes | 40:727$296 | | | 40:727$296 |
| Renda do Diario Official | 14:980$000 | | | 14:980$000 |
| Montepio Federal (Viação) | 150:887$455 | | - | 150:887$455 |
| Venda de proprios nacionaes | 588$132 | | | 588$132 |
| | 6 019:924$527 | | - | 6 019:924$527 |
| **OPERAÇÕES DIVERSAS** | | | | |
| Depositos recebidos | 63 597:616$647 | | | 63 597:616$647 |
| Supprimentos recebidos do Banco do Brasil | 182 632:755$286 | | | 182 632:755$286 |
| Supprimentos recebidos do Thesouro Nacional | 14 294:519$476 | | | 14 294:519$476 |
| | 260 524:891$409 | | | 260 524:891$409 |
| **PARA BALANÇO** | | | | |
| Contas pagas pela C. C. de Compras e folhas de pagamento de pessoal e contas remettidas ao Thesouro Nacional para pagamento | | 54 783:809$810 | — | 54 783:809$810 |
| TOTAL GERAL | 399 203:501$963 | 77 802:589$888 | 2:001$100 | 477 008:292$951 |

# DESPESA

| ESPECIFICAÇÃO | | Paga na Inspectoria do Thesouro da Estrada | Paga ou a pagar no Thesouro Nacional | Paga ou a pagar pela C. C. de Compras | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| **CUSTEIO DO EXERCICIO** | | | | | |
| Verba 3.ª — Pessoal. | | 93.660:191$699 | | | 93.660:191$699 |
| Verba 3.ª — Material. | | 1.010:919$023 | | 51.871:477$118 | 52.882:396$141 |
| Verba 14.ª — Pessoal (Diff. Vencimentos) | | 339.215$496 | | | 339.215$496 |
| Agentes Pagadores (Desp. a classificar) | | 9.224.740$932 | | | 9.224.740$932 |
| Decreto n. 21.607 de 12-7-1932 — Pessoal | | 57:050$500 | | | 57:050$500 |
| Decreto n. 21.607 de 12-7-1932 — Material | | 1.301:085$282 | | | 1.301:085$282 |
| Extra-Orçamento: | | | | | |
| Contribuição de 1,5 % para a Caixa de Aposentadorias e Pensões | | 3.007:506$174 | | | 3.007:506$174 |
| | | 111.602:215$056 | | 51.871:477$118 | 163.473:692$174 |
| **OBRAS NOVAS** | | | | | |
| Decreto n. 21.257 de 7—4—1932 — Pessoal. | 767:579$000 | | | | |
| Decreto n. 21.257 de 7—4—1932 — Material | 1.067:078$243 | 1.832:657$243 | | | 1.832:657$243 |
| Extra-Orçamento: | | | | | |
| Material Rodante — Ajuste. | | 4.213:713$200 | | | 4.213:713$200 |
| | | 6.046:370$443 | | | 6.046:370$443 |
| **DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES** | | | | | |
| Verba 23.ª M. Fazenda — Pessoal. | 89.299$428 | | | | |
| Verba 23.ª M. Fazenda — Material. | 2.823:033$264 | | 2.912:332$692 | | 2.912:332$692 |
| Total da Despesa da Estrada. | | 117.648:585$499 | 2.912:332$692 | 51.871:477$118 | 172.432:395$309 |
| **OPERAÇÕES DIVERSAS** | | | | | |
| Verba 14.ª — Disponibilidades. | | 1.452:731$196 | | | 1.452:731$196 |
| Depositos restituidos. | | 68.881:232$884 | | | 68.881:232$884 |
| Remettido ao Thesouro Nacional | | 21.334:281$533 | — | | 21.334:281$533 |
| Remettido ao Banco do Brasil. | | 189.886:870$851 | — | | 189.886:870$851 |
| | | 281.555:116$464 | — | | 281.555:116$464 |
| **PARA BALANÇO** | | | | | |
| Receita debitada ao Thesouro Nacional e a diversos Estados. | | | 23.020:781$178 | | 23.020:781$178 |
| TOTAL GERAL. | | 399.203:701$963 | 25.933:113$870 | 51.871:477$118 | 477.008:292$951 |

# DESDOBRAMENTO DA DESPESA DE PESSOAL

## CUSTEIO

| ESPECIFICAÇÃO | Vencimentos | Gratificação diversas | Diarias | Zona insalubre | Despesas Extra-ordinarias | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **DIRECÇÃO GERAL** | | | | | | |
| Verba 3.ª | 511:982$087 | 15:400$000 | 625$000 | | 1:557$500 | 529:564$587 |
| Verba 14.ª | 1:467$196 | | | | | 1:467$196 |
| Decreto n. 21 607 de 12 7 1932 | | | | | 26:474$100 | 26:474$100 |
| Despesa a classificar | 50:925$292 | | | | 1:400$000 | 52:325$292 |
| | 564:374$575 | 15:400$000 | 625$000 | — | 29:431$600 | 609:831$175 |
| **1.ª DIVISÃO — Administração Central** | | | | | | |
| Verba 3.ª | 4 143:845$800 | | 18:728$000 | | 12:103$997 | 4 174:677$797 |
| Verba 14.ª | 25:692$815 | | | | | 25:692$815 |
| Despesa a classificar | 464:619$788 | 1:120$000 | 3:064$000 | | 655$000 | 468:458$788 |
| | 4 934:158$403 | 1:120$000 | 21:792$000 | | 12:758$997 | 4 969:829$400 |
| **2.ª DIVISÃO — Trafego** | | | | | | |
| Verba 3.ª | 33 749:130$810 | | 514:370$408 | 60:588$208 | | 34 324:089$426 |
| Verba 14.ª | 260:758$981 | | | | | 260:758$981 |
| Despesa a classificar | 3 291:828$023 | 137$419 | 57:073$140 | 5:874$169 | 4:584$500 | 3 359:497$251 |
| | 37 301:744$814 | 137$419 | 571:443$548 | 66:462$377 | 1:584$500 | 37 944:372$658 |
| **3.ª DIVISÃO — Linha e Edificios** | | | | | | |
| Verba 3.ª | 23 729:740$333 | — | 91:677$500 | 158:214$531 | 629$000 | 23 980:261$364 |
| Verba 14.ª | 43:235$112 | — | — | — | — | 43:235$112 |
| Despesa a classificar | 2 249:981$549 | — | 5:297$500 | 2:401$691 | | 2 257:680$740 |
| | 26 022:956$994 | — | 96:975$000 | 160:616$222 | 629$000 | 26 281:177$216 |
| **4.ª DIVISÃO — Locomoção** | | | | | | |
| Verba 3.ª | 29 877:990$170 | 2:179$507 | 386:662$000 | 56:133$854 | 28:632$994 | 30 351:598$525 |
| Verba 14.ª | 8:034$392 | — | — | — | — | 8:034$392 |
| Decreto n. 21 607 de 12 7 1932 | | — | — | — | 31:182$400 | 31:182$400 |
| Despesa a classificar | 3 012:071$028 | — | 48:171$000 | 10:719$833 | 14:817$000 | 3 085:778$861 |
| | 32 898:098$590 | 2:179$507 | 434:833$000 | 66:853$687 | 74:632$394 | 33 476:594$178 |
| **RESUMO** | | | | | | |
| Verba 3.ª | 92 312:689$200 | 17:579$507 | 1 012:062$908 | 274:936$593 | 42:923$491 | 93 660:191$699 |
| Verba 14.ª | 339:215$496 | | | | — | 339:215$496 |
| Decreto n. 21 607 de 12—7—1932 | | | | — | 57:656$500 | 57:656$500 |
| Despesa a classificar | 9 069:428$680 | 1:257$419 | 113:605$640 | 18:995$693 | 21:453$500 | 9 224:740$932 |
| | 101 721:333$376 | 18:836$926 | 1.125:668$548 | 293:932$286 | 122:033$491 | 103 281:804$627 |

Co
Ins

Co
Ins

Co
Ins

Co
Ins

Co
Ins

# DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA DE MATERIAL

CUSTEIO — VERBA 3ª

| LOGAR DO PAGAMENTO | 8<br>Permanente | 9<br>Consumo | 10<br>Despesas diversas | 11<br>C. C. Ferroviaria | Total | Dec. 21.607 de 11-7-32 (Mov. sedicioso S. P.) | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1ª DIVISÃO** | | | | | | | |
| Commissão Central de Compras | 69:807$100 | 919:152$814 | — | — | 988:959$914 | — | 988:959$914 |
| Inspectoria do Thesouro | — | 640:655$025 | 410:699$142 | 272:000$000 | 1.323:354$167 | 840:434$862 | 2.163:789$029 |
| | 69:807$100 | 1.559:807$839 | 410:699$142 | 272:000$000 | 2.312:314$081 | 840:434$862 | 3.152:748$943 |
| **2ª DIVISÃO** | | | | | | | |
| Commissão Central de Compras | — | 982:601$856 | — | — | 982:601$856 | — | 982:601$856 |
| Inspectoria do Thesouro | — | — | 106:317$892 | — | 106:317$892 | — | 106:317$892 |
| | — | 982:601$856 | 106:317$892 | — | 1.088:919$748 | — | 1.088:919$748 |
| **3ª DIVISÃO** | | | | | | | |
| Commissão Central de Compras | 28:552$000 | 6.165:762$953 | — | — | 6.194:314$953 | — | 6.194:314$953 |
| Inspectoria do Thesouro | — | — | 1.241:090$200 | — | 1.241:090$200 | 208:017$670 | 1.449:107$870 |
| | 28:552$000 | 6.165:762$953 | 1.241:090$200 | — | 7.435:405$153 | 208:017$670 | 7.643:422$823 |
| **4ª DIVISÃO** | | | | | | | |
| Commissão Central de Compras | 67:773$544 | 43.637:826$851 | — | — | 43.705:600$395 | — | 43.705:600$395 |
| Inspectoria do Thesouro | — | — | 1.340:156$764 | — | 1.340:156$764 | 253:532$700 | 1.593:689$464 |
| | 67:773$544 | 43.637:826$851 | 1.340:156$764 | | 45.045:757$159 | 253:532$700 | 45.299:289$859 |
| **RESUMO** | | | | | | | |
| Commissão Central de Compras | 166:132$644 | 51.705:344$474 | | | 51.871:477$118 | — | 51.871:477$118 |
| Inspectoria do Thesouro | | 640:655$025 | 3.098:263$998 | 272:000$000 | 4.010:919$023 | 1.301:985$232 | 5.312:904$255 |
| | 166:132$644 | 52.345:999$499 | 3.098:263$998 | 272:000$000 | 55.882:396$141 | 1.301:985$232 | 57.184:381$373 |

# DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA DE OBRAS NOVAS

## ANNO FISCAL DE 1932

| ESPECIFICAÇÃO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| **Decreto n. 21.257 de 7-4-1932** | | | |
| Ramal de Santa Barbara e Variante de Poá..... | 765:579$000 | 1.067:078$243 | 1.832:657$243 |
| **Material rodante** | | | |
| S. A. Railway Equipment Cia. Of. Brasil..... | — | 1.954:260$000 | 1.954:260$000 |
| Pullman Standard Car. Export. Corp..... | — | 2.238:856$302 | 2.238:856$302 |
| Amaro da Silveira & Cia..... | — | 20:596$898 | 20:596$898 |
| Total..... | 765:579$000 | 5.280:791$443 | 6.046:370$443 |

P

VEGETATIONS

# MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

## RECEITA GERAL

| ESPECIFICAÇÃO | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Renda Industrial | 174.433:493$387 | 184.138:642$223 | 154.219:280$840 | 151.781:785$522 | 144.517:243$511 |
| » Ordinaria (de proprios) | 87:412$150 | 77:276$800 | 170:815$449 | 495:492$030 | 761:656$584 |
| » Extraordinaria | 374:087$349 | 619:645$629 | 3.360:005$096 | 1.236:232$883 | 10.400:767$110 |
| » c/ Applicação Especial | 348:174$151 | 797:930$971 | 720:839$821 | 682:602$178 | |
| | 175.243:167$337 | 185.633:495$623 | 158.470:941$206 | 154.196:112$613 | 155.679:667$205 |

## DETALHE DA RENDA INDUSTRIAL

| ESPECIFICAÇÃO | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Viajantes | 54.331:633$265 | 58.979:501$255 | 53.308:947$395 | 50.954.312$990 | 17.162.135$282 |
| Bagagens e Encommendas | 16.545:017$093 | 17.923:220$925 | 14.527:596$165 | 14.426.147$750 | 16.147.573$157 |
| Animaes | 4.429:553$800 | 4.596:177$700 | 4.141:090$100 | 4.254.534$615 | 4.291.147$632 |
| Mercadorias | 95.128:723$867 | 97.528.914$926 | 78.548:770$843 | 73.772:741$132 | 68.284.206$991 |
| Trens Especiaes | 69:039$000 | | — | | |
| Armazenagens e Multas | 982:381$276 | 1.503:218$199 | 883:604$000 | 903:003$828 | 512:396$155 |
| Telegrammas | 146:930$501 | 125:501$484 | 139:879$373 | 99:216$271 | 116.[illegible]$997 |
| Percurso e estadia de vagões | 637:371$560 | 647:700$190 | 465:122$828 | 604:900$312 | 441.551$547 |
| Taxas e Percentagens diversas | 2.162:813$025 | 2.834:398$544 | 2.201:270$136 | 3.769:242$547 | 3.063.981$017 |
| Renda de Cont. 1,5 p./C. de Pensões | | | | 2.997:570$759 | 3.007.506$174 |
| | 174.433:493$387 | 184.138:642$223 | 154.219:280$840 | 151.781:785$522 | 144.517:243$511 |

Pessoa
Pessoa
Serviç
Pessoa

Materi
Combu

Exercic

28—12-

ıa
ia
ɔ-

## MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

### DESPESA FINANCEIRO — ORÇAMENTARIA DE CUSTEIO

| ESPECIFICAÇÃO | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Pessoal titulado ..... | 31 341:614$048 | 41 901:879$474 | 12 780:777$201 | 34 256:986$928 | 36 172:680$688 |
| Pessoal jornaleiro ... | 82 946:178$804 | 83 077:268$837 | 83 641:680$854 | 66 618:192$863 | 66 987:090$448 |
| Serviços Extraordinarios | 603:619$833 | 613:944$654 | 623:514$261 | 228:179$928 | 122:033$491 |
| Pessoal addido ..... | 157:056$708 | 150:016$708 | 212:400$000 | [illegible]$260 | |
| TOTAL..... | 115 138:469$493 | 125 746:109$673 | 127 291:372$319 | 101 276:714$979 | 103 281:804$627 |
| [illegible] | 27 897:795$865 | 33 967:400$945 | 29 918:877$588 | 15 841:190$832 | 21 760:306$113 |
| [illegible], lubrificante e estôpa | 30 397:124$337 | 34 618:676$877 | 36 624:902$776 | 44 948:834$306 | 35 424:075$260 |
| TOTAL DO CUSTEIO DO ANNO | 173 433:389$595 | 194 332:187$495 | 193 835:152$683 | 165 066:740$117 | 160 466:186$000 |
| [illegible] | 331:003$888 | 724:576$171 | 3 386:735$641 | 567:388$886 | 2.912:332$692 |
| TOTAL GERAL ..... | 173 764:393$483 | 195 056:763$669 | 197 421:888$324 | 165 634:129$003 | 163.378:518$692 |

NOTA — Os vencimentos do pessoal titulado foram augmentados na base de 100 % sobre os em vigôr em 1914 — (Decretos ns. 5 622 de 28—12—1928, 18 598 de 28—1—1929 e 18.578 de 22—5—1928.)

Dire
1.ª
2.ª
3.ª
4.ª
6.ª
E. F

Mat
Com

Pesso

Pesso

ıa
ıa
e-

## DESPESA FINANCEIRO-ORÇAMENTARIA DE CUSTEIO, OBRAS NOVAS E EXERCICIOS ANTERIORES

### MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

| ESPECIFICAÇÃO | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| **CUSTEIO** | | | | | |
| **Pessoal** | | | | | |
| Direcção Geral | — | — | | — | 609:831$175 |
| 1.ª Divisão (Ad. Central) | 6 026:300$054 | 7 802:506$255 | 8 072:708$757 | 5 761:090$432 | 1 969:298$100 |
| 2.ª » (Trafego) | 39 897:564$323 | 45 317:583$978 | 41 960:208$256 | 38 313 715$714 | 37 944 372$658 |
| 3.ª » (Linha) | 29 [illegible]:055$371 | 30 [illegible] | 31 011:876$772 | 25 207 262$907 | 26 281 [illegible]$216 |
| 4.ª » (Locomoção) | 39 272 340$649 | 41 176:350$347 | 42 099:782$970 | 34 [illegible] 708$715 | 33 476:594$178 |
| 6.ª » (Construcção) | 307 599$996 | 527:613$108 | 151 276$860 | 411 275$211 | |
| E. F. Rio d'Ouro | | | 695 518$704 | | |
| | 115 138:469$393 | 125 746:109$673 | 127 291:372$319 | 104 276:714$079 | 103 281:804$627 |
| **Material** | | | | | |
| Material ... | 27 897:795$865 | 33 967:400$945 | 29 918:877$588 | 15 841:190$832 | 21 760:306$113 |
| Combustivel e lubrificantes | 30 397:124$337 | 34 618:676$877 | 36 624:902$776 | 44 948:834$306 | 35 424:075$261 |
| TOTAL DO CUSTEIO | 173 433:389$595 | 194 332:187$495 | 193 835:152$083 | 165 066:740$117 | 160 466 186$000 |
| **OBRAS NOVAS** | | | | | |
| Pessoal e Material ..... | 13 175:419$782 | 30 175:392$161 | 19 790:898$369 | 652:129$808 | 1 832:657$243 |
| **EXERCICIOS ANTERIORES** | | | | | |
| Pessoal e Material.. | 48 174:679$951 | 724:576$174 | 3 769:004$541 | 13 819:678$288 | 2 912:332$692 |
| TOTAL GERAL ..... | 234 783:189$331 | 225 232:155$830 | 217 395:055$593 | 179 538:548$213 | 165 211:175$935 |

NOTA — Em 1930 não foi incluida a despesa a legalizar, na importancia de 6 463:623$563, sendo: custeio 5 790:194$299, e Obras Novas 673:429$264. Neste quadro não estão incluidas as despesas extra-orçamentarias, taes como as do material rodante, ajustes e contribuição de 1,5 % para a Caixa de Aposentadoria e Pensões.

Verba

Credit

Exerci

Verba

Credit

Exerci

RESU

N

na
ia
re-

# MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

## VERBA VOTADA E DESPESA EFFECTIVA

| ESPECIFICAÇÃO | | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **CUSTEIO** | | | | | | |
| Verba orçamentaria | Verba | 199 113:162$500 | 193 090:122$500 | 206 255:160$000 | 162 241:970$000 | 171 456:915$496 |
| | Despesa | 173 318:129$037 | 183 272:282$033 | 191 107:081$154 | 149 622:210$190 | 149 881:[illegible] |
| | Saldo | 25 805:033$463 | 9 817:840$467 | 15 148:078$846 | 12 619:759$810 | 21 575:112$160 |
| Creditos addicionaes | Verba | 16 493:820$014 | 11 778:638$000 | [illegible] | [illegible] | 2 200:000$000 |
| | Despesa | 11 439:746$483 | 11 059:905$462 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | Saldo | 5 054:073$531 | 718:732$538 | | [illegible] | [illegible] |
| Exercicios anteriores | Verba | 331:003$888 | 724:576$174 | 3 586:735$641 | 628:660$173 | 2 912:332$692 |
| | Despesa | 331:003$888 | 724:576$174 | 3 586:735$641 | 567:388$886 | 2 912:332$692 |
| | Saldo | — | — | — | 61:271$287 | — |
| **OBRAS NOVAS** | | | | | | |
| Verba orçamentaria | Verba | | | — | 400:000$000 | — |
| | Despesa | | | — | 46:861$000 | — |
| | Saldo | | | — | 353:139$000 | — |
| Creditos addicionaes | Verba | 36 502:724$955 | 5 480:123$000 | 19 790:898$369 | — | 18 500:000$000 |
| | Despesa | 36 502:724$955 | 5 480:123$000 | 19 790:898$369 | | 1 832:657$243 |
| | Saldo | | | — | — | 16 667:342$757 |
| Exercicios anteriores | Verba | — | | 182:268$900 | 3 877:154$884 | — |
| | Despesa | — | | 182:268$900 | 3 665:423$471 | — |
| | Saldo | — | | — | 211:731$413 | — |
| RESUMO | Verba | 252 410:711$357 | 211 073:459$674 | 232 543:134$439 | 187 147:785$057 | 195 069:248$188 |
| | Despesa | 221 581:601$363 | 200 536:868$669 | 217 395:055$503 | 169 346:413$474 | 155 986:435$003 |
| | Saldo | 30 829:109$994 | 10 536:590$005 | 15 148:078$846 | 17 801:371$583 | 39 082:813$185 |

NOTA — Neste quadro só estão incluidas as despesas para as quaes houve creditos orçamentarios ou addicionaes.

Ministerio

Ministerio

Ministerio

Ministerio

Ministerio

Ministerio

Ministerio

Ministerio

Ministerio

Tendo sido liquidadas pela Central, durante o anno de 1932, 247 reclamações, na portancia de 162:489$119, e pelas companhias em trafego mutuo, 25, na importancia 11:175$850, ficaram em processo, nesta Estrada, em 31 de dezembro de 1932, 333 remações no valôr de 374:310$931, e, naquellas Companhias, 44, na importancia de.... 809$346.

## MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

### TRANSPORTES POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL

| MINISTERIOS | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ministerio da Viação | 2.987:458$616 | 2.474:485$596 | 2.200:287$900 | 528:826$800 | 195:174$500 |
| Ministerio da Justiça | 111:076$800 | 217:989$000 | 251:390$800 | 32:335$900 | 168:029$700 |
| Ministerio do Exterior | 5:899$700 | 772$700 | 149:522$000 | 68:051$300 | 5:896$000 |
| Ministerio da Fazenda | 3.382:012$500 | 5.567:572$900 | 3.715:239$800 | 5.803:982$600 | 6.382:808$000 |
| Ministerio da Agricultura | 317:307$400 | 512:726$300 | 848:486$600 | 398:912$100 | 388:542$000 |
| Ministerio da Guerra | 1.558:985$600 | 1.858:980$900 | 4.126:971$400 | 6.887:174$183 | 14.902:498$450 |
| Ministerio da Marinha | 428$600 | 18:108$100 | 36:170$600 | 62:120$800 | 38:774$000 |
| Ministerio do Trabalho | — | — | 95:049$100 | 505:061$700 | 592:142$100 |
| Ministerio da Educação e Saude Publica | | — | 5:025$300 | 619:703$800 | 234:893$324 |
| Total geral | 8.353:859$216 | 10.650:635$496 | 11.428:443$500 | 14.996:778$183 | 22.849.148$974 |

E 1931 E 1932

PASSIVO

| | TIT | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| 1 | Proprios Nacionaes.... | 1.140.118:819$720 | 1.166.825:772$506 |
| 2 | Estações e Postos Teleg | 27.470:569$575 | 25.221:392$961 |
| 3 | Via Permanente..... | | |
| 4 | Installações Telegraphi | | |
| 5 | Usinas e Officinas..... | | |
| 6 | Material Rodante..... | | |
| 7 | Material Rodante (Aju | | |
| 8 | Material em Stock.... | | |
| 9 | Moveis e Utensilios... | | |
| 10 | Livros e Instrumentos | | |
| 11 | Material encostado (So | | |
| 12 | Material em transito.. | | |
| 13 | Semoventes..... | | |
| 14 | Vehiculos..... | | |
| 15 | Bens a cargo de terceir | | |
| 16 | Material fluctuante.... | | |
| 17 | Responsabilidades a ap | | |
| 18 | Devedores diversos..... | | |
| 19 | Valores pertencentes á | | |
| 20 | Bens Patrimoniaes da F | | |
| 21 | Bens Patrimoniaes da F | | |
| 22 | Estações, c/ de Caixa... | | |
| | | 1.167.589:389$295 | 1.192.047:165$467 |
| | CONTAS DE C O | | |
| 23 | C/Correntes — Renda a | 2.746:700$000 | 1.820:303$035 |
| 24 | Caixa de Dep. Cauções | 1.389:954$346 | 2.603:337$000 |
| | | 1.171.726:043$643 | 1.196.470:805$502 |

Tendo sido liquidadas pela Central, durante o anno de 1932, 247 reclamações, na importancia de 162:489$119, e pelas companhias em trafego mutuo, 25, na importancia de 11:175$850, ficaram em processo, nesta Estrada, em 31 de dezembro de 1932, 333 reclamações no valôr de 374:310$931, e, naquellas Companhias, 44, na importancia de.... 52:809$346.

# RESUMO DO BALANÇO DO ACTIVO E PASSIVO NOS EXERCICIOS DE 1931 E 1932

## ACTIVO

| | TITULOS | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| 1 | Proprios Nacionaes | 35.986:057$756 | 35.986:057$800 |
| 2 | Estações e Postos Telegraphicos | 41.947:967$163 | 41.947:967$200 |
| 3 | Via Permanente | 686.610:708$624 | 691.812:847$500 |
| 4 | Installações Telegraphicas | 24.809:741$047 | 24.089:741$000 |
| 5 | Usinas e Officinas | 59.477:176$455 | 59.742:411$200 |
| 6 | Material Rodante | 170.179:368$053 | 169.801:936$200 |
| 7 | Material Rodante (Ajuste) | 61.832:372$200 | 64.093:243$100 |
| 8 | Material em Stock | 57.662:071$342 | 55.189:508$600 |
| 9 | Moveis e Utensilios | 9.939:686$896 | 9.777:569$800 |
| 10 | Livros e Instrumentos de Engenharia | 245:095$959 | 250:761$000 |
| 11 | Material encostado (Socata) | 477$960 | 809$500 |
| 12 | Material em transito | 3.243:536$883 | 9.727:410$300 |
| 13 | Semoventes | 3:340$000 | 3:340$000 |
| 14 | Veiculos | 379:058$000 | 392:442$900 |
| 15 | Bens a cargo de terceiros | 2.849:617$810 | 3.287:991$400 |
| 16 | Material fluctuante | 5:976$700 | 5:976$700 |
| 17 | Responsabilidades a apurar | 449:056$955 | 46:515$700 |
| 18 | Devedores diversos | 11.247:312$391 | 5.699:200$947 |
| 19 | Valores pertencentes á União | 5.000$000 | 1.715:560$000 |
| 20 | Bens Patrimoniaes da E. F. Rio d'Ouro | 1.405.777$101 | 1.153:615$933 |
| 21 | Bens Patrimoniaes da E. F. Uberozopolis | — | 17.226:824$887 |
| 22 | Estações, c/ de Caixa | — | 95:443$800 |
| | | 1.167.589:389$295 | 1.192.047:165$467 |
| | **CONTAS DE COMPENSAÇÃO** | | |
| 23 | C/ Correntes — Renda a liquidar | 1.389:954$348 | 1.820:303$035 |
| 24 | Caixa de Dep. Cauções em Titulos | 2.746:700$000 | 2.603:337$000 |
| | | 1.171.726:043$643 | 1.196.470:805$502 |

## PASSIVO

| | TITULOS | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| 1 | Thesouro Nacional c/ de Patrimonio | 1.140.118:819$720 | 1.166.825:772$506 |
| 2 | Credores diversos | 27.470:569$575 | 25.221:392$961 |
| | | 1.167.589:389$295 | 1.192.047:165$467 |
| | **CONTAS DE COMPENSAÇÃO** | | |
| 3 | Renda a liquidar | 2.746:700$000 | 1.820:303$035 |
| 4 | Depositos e Cauções em Titulos | 1.389:954$346 | 2.603:337$000 |
| | | 1.171.726:043$643 | 1.196.470:805$502 |

II

No momento actual vê-se o Trafego numa grave crise de transporte, determinada pela intensidade extraordinaria provinda de accumulos de pedidos de diversas procedencias, principalmente de além-Norte, que não pódem ser attendidos simultaneamente, em virtude da grande quantidade de vagões afastados do serviço, quer aguardando reparação, quer tornados inactivos por continuarem muitos ainda á disposição do Ministerio da Guerra, urgindo providencias que façam reverter ao serviço activo todo esse material rodante.

Como providencia essencial no momento, foi suggerida a execução do intercambio de vagões com a São Paulo Railway Company e a Companhia Paulista, sob as mesmas condições já estabelecidas entre ellas, medida que obteve a sancção desse Ministerio e que já foi posta em pratica pelo convenio assignado em São Paulo aos 18 de novembro ultimo.

Convêm estabelecer as condições de trafego mutuo com a Leopoldina Railway, sendo que com esta se mantém um tacito regimen, que é francamente prejudicial aos interesses da Central.

## DESVIOS

Foram construidos e entregues ao Trafego 14 desvios.

## MOVIMENTO DE CAFE'

Verificou-se, em relação a 1931, um augmento no transporte de café, nos pontos em que a Estrada se encontra com a Leopoldina Railway. Emquanto, no decorrer de 1931, foram despachados 5.936 e 345 saccos nas estações de Ponte Nova e Porto Novo, em 1932, elevaram-se aquelles numeros respectivamente, a 16.852 e 35.202.

Durante a revolução de julho de 1932, em virtude de se achar fechado o porto de Santos, esta Estrada teve o seu movimento de café grandemente augmentado pelos innumeros pedidos de alterações de destinos, de Santos para Maritima, de expedições de café que se encontravam nos armazens reguladores de Guaxupé, expedições estas num total approximado de 100.000 volumes, descendo parte por via Barra Mansa e o restante, depois de pacificado o paiz, por via Norte.

| PESSOAL | 1931 | 1932 |
|---|---|---|
| Titulado | 2.930 | 3.160 |
| Jornaleiro | 5.220 | 4.161 |
| » extr. | 2.563 | 2.220 |
| Totaes | 10.713 | 9.541 |

## RECLAMAÇÕES POR PERDAS E AVARIAS

Foram apresentadas, em 1932, 334 reclamações por extravios, faltas e avarias, na importancia de 354:675$858.

Em 1931, esse numero foi de 450 reclamações, na importancia de 230:247$310.

Passaram do anno de 1931 para o seguinte, 315 reclamações, que, sommadas com as 334 apresentadas em 1932, dão um resultado de 649, no valor de 611:336$295.

Tendo sido liquidadas pela Central, durante o anno de 1932, 247 reclamações, na importancia de 162:489$119, e pelas companhias em trafego mutuo, 25, na importancia de 11:175$850, ficaram em processo, nesta Estrada, em 31 de dezembro de 1932, 333 reclamações no valôr de 374:310$931, e, naquellas Companhias, 44, na importancia de.... 52:809$346.

Quanto ás indemnizações, foram pagas as seguintes :

| | |
|---|---|
| Por conta do pessoal do Trafego | 5:781$280 |
| Por conta do pessoal da SCT-1 | 949$505 |
| Por conta da Estrada | 80:846$069 |
| Total | 87:576$854 |

## MELHORAMENTOS

Foram apreciaveis os melhoramentos levados a effeito, apesar da deficiencia de recursos pecuniarios para attendel-os satisfactoriamente.

No que diz respeito ao material rodante, já foi accentuada a sua deficiencia e, para attenual-a, esta Estrada providenciou a acquisição de encerados, de maneira a utilizar, em retorno, os vagões vasios, no transporte de mercadorias.

Foram, além disso, introduzidos varios melhoramentos nos carros dormitorios e carros salões.

Já foram estudadas as installações para maior efficiencia de carga e descarga de mercadorias, de maneira a baixar o custo da braçagem e accelerar esse serviço, tendo-se, como consequencia immediata, maior rendimento do material rodante.

Está neste caso o serviço de baldeação de ferro de sucata, minerios e profilados em Lafayette, para as quaes, com elementos esparsos, encontrados nas diversas Divisões da Estrada e o restante adquirido, fez-se uma installação moderna electro-magnetica, para transbordo rapido e economico.

Além desses, outros melhoramentos foram feitos : ampliações de várias cabines da bilheteria; construcção de plataformas e passagens; inauguração de cabines electricas, com augmento de segurança para o movimento de trens; fechamento de estações; modificação do systema de illuminação dos carros de 1.ª e 2.ª classes do trem MR, passando de gaz a electricidade; augmento da capacidade dos depositos d'agua; construcção de um baldeadouro para gado em Horto Florestal, o qual vem prestando bons serviços.

Em Deodoro foi inaugurado o serviço de baldeação do gado procedente da linha do Centro, o qual é agora transportado pela bitola estreita, em conjuncto com a Leopoldina, até Penha. Antes esse gado desembarcava em Oswaldo Cruz e seguia a pé até o mesmo destino.

## ACCIDENTES

Deram-se, em 1932, 507 accidentes materiaes; collisões, descarrilamentos e outros accidentes, e 744 accidentes pessoaes, com empregados da Estrada, passageiros e transeuntes.

## MOVIMENTO DE TELEGRAMMAS

Durante o anno de 1932 o movimento de telegrammas transmittidos e recebidos nas diversas estações da Estrada foi o seguinte :

| | Transmittidos | Recebidos |
|---|---|---|
| Serviço da Estrada | 845.813 | 1.424.320 |
| » particular | 26.476 | 31.717 |
| » do Governo | 4.067 | 4.090 |

**Renda correspondente :**

| | |
|---|---|
| Serviço da Estrada | 2.673:130$600 |
| » particular | 85:086$550 |
| » do Governo | 6:418$700 |

## MENSAGENS TRANSMITTIDAS E RECEBIDAS PELO RADIO EM 1932

| | Transmittidas | Recebidas |
|---|---|---|
| Serviço da Estrada | 27.088 | 33.149 |
| » particular | 137 | 193 |

**Renda correspondente :**

| | |
|---|---|
| Serviço da Estrada | 101:044$700 |
| » particular | 616$000 |

## CIRCULAÇÃO E PERCURSO DOS TRENS

Durante o anno foram formados 374.624 trens, assim discriminados :

| | B. larga | B. estreita | Total |
|---|---|---|---|
| Trens regulares de passageiros | 197.482 | 51.807 | 249.289 |
| Trens especiaes diversos | 3.355 | 837 | 4.192 |
| Trens mixtos e de carga, inclusive em serviço proprio | 72.409 | 48.734 | 121.143 |
| Total | 273.246 | 101.378 | 374.624 |

Os trens regulares de passageiros da bitola larga discriminam-se do seguinte modo:

| | | Média diaria |
|---|---|---|
| Suburbios do Rio de Janeiro | 161.740 | 442 |
| » de São Paulo | 6.685 | 18 |
| » do Interior | 29.057 | 79 |
| Total | 197.482 | |

Os trens regulares de passageiros, nas linhas de bitola estreita, foram :

| | | Média diaria |
|---|---|---|
| Suburbios do Rio de Janeiro (Linha Auxiliar) | 32.208 | 88 |
| » da Rêde Fluminense | 3.294 | 9 |
| » de Bello Horizonte | 4.392 | 12 |
| » do Interior | 11.913 | 33 |
| Total | 51.807 | |

O percurso total dos trens, em ambas as linhas, foi de 16.658.902 kilometros, sendo 11.975.316 na bitola larga e 4.683.586 na estreita.

## ATRAZO DOS TRENS

Em um total de 198.383 trens, os atrazos foram os seguintes :

| | Quantidade | |
|---|---|---|
| Atrazos maiores de 10′ | 5.300 | 2,67 % |
| Atrazos de 11′ a 30′ | 3.741 | 1,88 % |
| Atrazos maiores de 30′ | 1.559 | 0,78 % |

## PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES VASIOS

O percurso dos carros de passageiros, vasios, representa as seguintes percentagens em relação ao percurso carregado :

| | |
|---|---|
| Bitola larga | 1,38 °/° |
| Bitola estreita | 1,18 °/° |

Quanto ao percurso dos vagões de mercadorias e animaes, vasios, as percentagens, em relação aos occupados, são as seguintes :

**Na bitola larga :**

| | |
|---|---|
| Mercadorias | 18,98 °/° |
| Animaes | 38,75 °/° |

**Na bitola estreita :**

| | |
|---|---|
| Mercadorias | 22,40 °/° |
| Animaes | 38,15 °/° |

## APROVEITAMENTO DAS LOTAÇÕES OFFERECIDAS — MEDIAS GERAES

| | B. larga | B. estreita |
|---|---|---|
| Trens de passageiros | 62,9 °/° | 70,3 °/° |
| Trens mixtos e de cargas | 72,8 °/° | 80,3 °/° |
| Trens extraordinarios | 48,9 °/° | 44,9 °/° |

## CARROS E VAGÕES :

| **Bitola larga :** | Existentes | Média em trafego |
|---|---|---|
| Carros | 718 | 608 |
| Vagões | 4.994 | 3.644 |
| Totaes | 5.712 | 4.252 |

| **Bitola estreita :** | | |
|---|---|---|
| Carros | 298 | 232 |
| Vagões | 1.906 | 1.381 |
| Totaes | 2.204 | 1.613 |

## LOGARES E LEITOS — KILOMETROS OFFERECIDOS

| | B. larga | B. estreita |
|---|---|---|
| Logares — km. 1.ª classe | 1.129.331.103 | 200.128.591 |
| Logares — km. 2.ª classe | 1.414.706.917 | 295.933.930 |
| Leitos — km. offerecidos | 97.880 | |
| Leitos — km. occupados | 76.324 | |
| Aproveitamento percentual | 77,9 | |

III

## EXTENSÃO DAS LINHAS

A extensão da linha em trafego, em 31 de dezembro de 1932, era de 3.083km,109, assim discriminada :

| | |
|---|---|
| Bitola de 1m,00 | 1.830km,079 |
| Bitola de 1m,60 | 1.193km,256 |
| Bitola mixta | 59km,774 |
| Total | 3.083km,109 |

A extensão total da linha em trafego foi augmentada, em 1932, de 37km,690, com a incorporação da Estrada de Ferro Therezopolis, que passou a constituir um ramal da Central do Brasil, annexado á 13.ª Inspectoria de Linha, tendo sido, porém, diminuida de 17km,600 no ramal de Austin a Santa Cruz, cujos trilhos foram empregados no ramal de São Paulo e em outros trechos.

A extensão da linha a conservar, em 31 de dezembro de 1932, incluindo ramaes, circulares e desvios, era de 3.880km,891, sendo 1.753km,616 de bitola larga, 2.029km,456 de bitola estreita e 97km,818 de bitola mixta.

## SERVIÇOS EXECUTADOS

Foram executados, durante o anno, os seguintes serviços :

| | Quantidade |
|---|---|
| Terrenos levantados para solução de processos | 22 |
| Calculos de compensação de polygonos | 25 |
| Pateos de estações estudados | 42 |
| Levantamentos para estudos | 6 |
| Aguadas | 4 |
| Ante-projectos feitos | 35 |
| Reducções de plantas e perfis | 6 |
| Mappas da zona da Central | 3 estudos |
| Estudos diversos | 5 |

| Serviço de campo : | Kilometros |
|---|---|
| Alinhamento | 44,015 |
| Nivelamento | 35,801 |
| Secções transversaes | 37,990 |
| Detalhes | 69,953 |
| Estudos definitivos e projectos | 90 |
| Serviços de execução | 149 |
| Orçamentos feitos | 37 |
| Importancia desses orçamentos | 7.110:291$821 |

## TRILHOS

A substituição de trilhos no ramal de São Paulo torna-se dia a dia mais premente, pois grande parte dos que ahi se encontram não mais offerece a resistencia necessaria ao intenso movimento de trens naquelle ramal, trazendo a insegurança da linha uma justa apprehensão para os que têm a responsabilidade do serviço, conforme se deprehende do seguinte trecho do relatorio annual de uma das inspectorias: « Julgo-me no imperioso dever de, mais uma vez, levar ao vosso conhecimento que, dia para dia, peóram as condições de segurança das linhas desta Estrada nesta Residencia. A crescente fadiga dos trilhos que se deformam e se fendem na passagem dos trens, constituindo uma imminente

ameaça á sua circulação, o ajustamento imperfeito e defeituoso das talas de juncção nos topos de trilhos gastos, trincados, de furos ovalizados, trazendo como consequencia o acotovelamento das juntas nas curvas, arreadas, em geral, frequentes e inesperadas fracturas de parafusos e o cisalhamento progressivo dos tirefonds, affectando profundamente a solidariedade do trilho com o dormente e, por conseguinte, ferindo a solidez da estructura da linha, são as causas principaes que determinam essa situação que se apresenta alarmante. Ingentes e exhaustivos são os esforços empregados pelo pessoal desta Estrada no sentido de fazer frente a este deploravel estado de cousas. Dou testemunho de que as conservas em sua maior parte se empenham até o sacrificio, no sentido de supperar as presentes difficuldades ».

Como medida de emergencia, foram levantados alguns kilometros de trilhos do ramal de Austin para substituições urgentes no ramal de São Paulo, bem como feitas varias substituições de trilhos em outros ramaes da Estrada.

A Estrada ansiosamente aguarda os 240 kilometros de trilhos já encommendados.

## DORMENTES

Foram empregados, durante o anno, 249.193 dormentes, sendo 141.149 de bitola larga e 108.044 de bitola estreita.

Em concorrencia publica foram contractados 503.500 dormentes, attingindo, porém, os fornecimentos o total apenas de 431.255 dormentes, ficando em falta a quantidade de 72.245, correspondente á importancia de 265:804$450. As parcellas de fornecimentos foram :

| | |
|---|---|
| Dormentes de bitola estreita | 238.187 |
| Dormentes de bitola larga (2m,65) | 80.000 |
| Dormentes de bitola larga (2m,85) | 112.568 |
| Dormentes de bitola larga (especiaes) | 500 |

A importancia dos fornecimentos foi de 1.900:170$550, produzindo os seguintes custos médios :

| | |
|---|---|
| Bitola estreita de madeira de lei | 3$512 |
| Bitola estreita sem distincção de classe | 3$440 |
| Bitola larga c/2m,85 de compt.º s/distincção de classe | 6$109 |
| Bitola larga sem distincção de classe e comprimento | 5$586 |
| Geral, s/distincção de zona, classe ou dimensões | 4$406 |

A adopção do comprimento de 2m,85 para os dormentes de bitola larga, em vez de 2m,65 adoptado anteriormente, se justifica por se ter verificado que o comprimento dos dormentes de bitola larga era insufficiente.

A razão de terem sido acceitos ainda no anno passado dormentes de bitola larga de 2m,65 de comprimento se prende ao facto de haver ainda grande stock desses dormentes já tirados por antigos fornecedores que ignoravam a modificação adoptada.

## DESVIOS

A extensão total dos desvios construidos e augmentados em 1932 foi de 3.722 metros, sendo 1.550 em bitola de 1m,60 e 2.172 em bitola de 1m,00. A extensão dos desvios ficou accrescida de 2.491 metros, relativos ás estradas Rio d'Ouro e Therezopolis, incorporadas á Central.

Ficou, portanto, elevada a 582km,158, assim discriminada :

| | |
|---|---|
| Bitola de 1m,60 | 372,790 |
| Bitola de 1m,00 | 175,703 |
| Bitola mixta | 33,665 |
| Total | 582,158 |

Nos desvios existentes foram reparados 634 chaves e 718 cruzamentos e substituidos 225 cruzamentos e 161 chaves.

## LASTRO DA LINHA

Embora luctando com difficuldades resultantes da falta de pessoal e material, cresce, ainda que de pouco cada anno, a extensão de linha, cujo lastro de argilla é substituido pelo de pedra ou cascalho e saibro. Comquanto a Estrada disponha de pedreiros regularmente apparelhados para a producção razoavel de macadam, é este muito deficiente ainda, devido ao pessoal exiguo em demasia e cujo numero não póde ser accrescido por carencia de verba.

A producção de macadam nas pedreiras existentes está longe de satisfazer ás necessidades da linha, cujo lastro de pedra, em grandes extensões, vae-se tornando insufficiente, vendo-se algumas Inspectorias obrigadas a recorrer ao cascalho pertencente á Estrada ou adquirido em concorrencia publica. Em outras o lastro de argilla tem sido substituido pelo saibro.

Foi de 66km,884 a extensão da linha lastrada durante o anno de 1932, sendo o total em toda a Estrada, actualmente, o seguinte :

| | |
|---|---|
| Bitola larga | 1.033km,240 |
| Bitola estreita | 1.296km,098 |
| Bitola mixta | 59km,774 |
| | 2.389km,112 |

## CERCAS

Foi de 607km,235 a extensão total de cercas reconstruidas e reparadas em 1932.

## CANCELLAS

| | |
|---|---|
| Substituidas | 35 |
| Collocadas | 10 |
| Reparadas | 5 |

## EDIFICIOS

Constam do quadro abaixo os serviços executados :

| Designação | Reparados | Augmentados | Construidos | Totaes |
|---|---|---|---|---|
| Estações e dependencias | 408 | 12 | 3 | 423 |
| Residencias de empregados | 276 | 5 | 3 | 284 |
| Casas de turmas | 172 | 2 | 14 | 188 |
| Depositos e Officinas | 63 | 2 | 13 | 78 |
| Ranchos, guaritas etc. | 134 | — | 33 | 167 |

Merecem especial menção as obras executadas nas estações de Engenho Novo, Cascadura, Nova Iguassu', Realengo, Itacurussá, Mangaratiba, Itatiaya, Engenheiro Passos, Engenheiro Bianor, Villa Queimada, Lavrinhas e Cruzeiro, essas ultimas seis estações muito damnificadas durante o movimento revolucionario de São Paulo.

Ha a assignalar, além disso, os melhoramentos introduzidos nas estações de Sabauna, Caçapava, Norte, Entre Rios, Mathias Barbosa, Juiz de Fóra e Marianno Procopio, bem como em varias da Linha Auxiliar.

## OBRAS DE ARTE

Os serviços executados constam do quadro abaixo :

| Designação | Reparados | Augmentados | Construidos | Substituidos | Totaes |
|---|---|---|---|---|---|
| Tunneis | 15 | 1 | — | — | 16 |
| Pontes | 128 | — | 3 | 3 | 134 |
| Viaductos | 3 | — | — | — | 3 |
| Pontilhões | 43 | 7 | 3 | 2 | 55 |
| Muros e paredões | 6 | 3 | 30 | — | 39 |
| Bueiros capeados | 41 | 13 | 27 | 2 | 83 |
| Bueiros abertos | 65 | 19 | 71 | — | 155 |
| Drenos | — | — | 4 | — | 4 |
| Vallas e valletas empedradas | 13 | — | 13 | — | 26 |
| Gyradores | 5 | — | — | — | 5 |
| Caixas d'agua | 105 | — | 12 | — | 117 |
| Mangueiras | 7 | — | — | 51 | 58 |
| Passagens superiores | 2 | — | — | — | 2 |
| Passagens inferiores | 1 | — | 1 | — | 2 |

Cumpre destacar especialmente, pelo vulto dos serviços executados, as seguintes obras : passagem inferior de Engenho Novo; protecção contra as innundações e muro de arrimo em Cascadura; passagem superior de Nova Iguassu'; augmento de 10 metros, em concreto armado, do tunnel 15; reforço dos pillares da ponte de Desengano; reparação das pontes de Villa Queimada, Lavrinhas, Cachoeira e Piquete, damnificadas durante a revolução de São Paulo.

Além disso, foram reforçadas as pontes de Areias, Matuto e Perypery, sendo terminadas as de Clementino e do Cotovello.

## OBRAS NOVAS

Referentes a este capitulo, tem a Estrada, actualmente, tres serviços, apenas : Variante de Poá, Ramal de Santa Barbara e Officinas do Horto Florestal do ramal de Bello Horizonte.

A Variante de Poá, iniciada em 1921, por instancia do então Director Dr. Assis Ribeiro, teve a sua construcção completamente paralysada em 1924, depois de despendidos 17.000:000$000.

Em 1931 resolveu o Governo Provisorio o proseguimento dos trabalhos e, organizados novos orçamentos dos serviços de terraplenagem e obras de arte para definitivo acabamento, foi aberto em 1932, um credito de 1.500:000$000 e reiniciados os serviços, que proseguiram com bastante regularidade durante o anno, sendo ainda necessarios mais cêrca de 600:000$000 e tres ou quatro mezes para a sua terminação.

O prolongamento do ramal de Santa Barbara até o entroncamento com a Estrada de Ferro Victoria a Minas, em São José da Lagôa, é de grande alcance economico, pois vem estabelecer communicação das Capitaes dos Estados de Minas Geraes e Espirito Santo, servindo uma extensa zona feracissima, qual seja a do valle do Rio Doce. Feitos os estudos em 1922, sómente em 1926 foi a linha locada e ordenada o inicio dos serviços de terraplenagem em toda a extensão, que é de 94km,600.

Atacados os serviços com grande intensidade, foram, no mesmo anno, paralysados pelo Governo do Dr. Washington Luis, em razão de não haver credito votado, depois de terem sido gastos 9.273:300$658.

Em fevereiro de 1930, ainda sem credito votado, foram os serviços novamente iniciados, em toda extensão do ramal, com grande intensidade, e novamente paralysados, em junho de 1931, com o advento do governo revolucionario.

Nessa segunda phase as despesas orçaram em 13.714:011$393 e, quando paralysados os serviços, achava-se quasi concluido o leito, em toda extensão, faltando, apenas, diminuto movimento de terras, poucas obras correntes e todas as obras especiaes, que constam da 1.ª travessia do Ribeirão Vermelho, 4 viaductos em Monlevade, km. 55 a 60, 2 pontes sobre o Rio Piracicaba, 1 sobre o Rio Santa Barbara e 1 sobre o Rio do Peixe, esta já no entroncamento.

Tendo em vista o alcance economico desta linha e o vulto dos serviços já executados, foi aberto pelo Ministerio da Viação o credito especial de 3.000:000$000 no anno passado e os serviços reiniciados, mais uma vez, em março.

Os trabalhos marchavam com certa morosidade devido á escassez de material, que só começou a ser fornecido nos ultimos dias do anno.

Com o fim de dotar esta Estrada de uma Officina modelar que estivesse em condições de arcar com a responsabilidade da reparação do numeroso material rodante, foram iniciados, em agosto de 1931, os trabalhos das Novas Officinas do Horto Florestal, distante de Bello Horizonte cêrca de 4 kilometros.

Foi escolhido este local pela facilidade da recepção, alli, do material não só da bitola larga como da estreita. No anno de 1931, devido ás difficuldades no fornecimento de material, fez-se apenas a locação das obras e installação dos serviços, tendo-se despendido nesse serviço a importancia de 6:330$000 com o pessoal e 6:618$997 com o material.

No anno de 1932, não tendo havido dotação orçamentaria para a continuação do serviço, afim de que não ficassem os mesmos paralyzados, foi resolvido pela Directoria a sua continuação, embora em pequena escala, com a verba ordinaria.

As despesas, em 1932, montaram a 516:405$925, sendo 235:345$696 de pessoal e 281:060$229 de material.

Para a conclusão dos serviços, na sua primeira etápa, são necessarios cerca de.... 3.000:000$000.

## TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO

Foram construidas e reconstruidas varias linhas telegraphicas, telephonicas, e para signaes, bem como installados ou reformados diversos apparelhos pertencentes a esta Estrada.

## SIGNALIZAÇÃO

Foram feitas, em 1932, as seguintes installações: cabine electrica de Cascadura; 2 guaritas em D. Clara; bloqueio automatico entre Quintino Bocayuva e Madureira, em todas as linhas, comprehendendo o pateo subordinado ao controle da cabine electrica de Cascadura; bloqueio pelo "Block System", entre Barra do Pirahy e Pulverização, em substituição ao bloqueio pelo telegrapho até então existente.

## IV

Como já tive occasião de dizer, o problema do fornecimento de material de que a Estrada necessita para o seu custeio, a tempo e em quantidade sufficiente, é um problema que urge resolver definitivamente para pôr termo á depreciação crescente do seu material rodante, em grande parte em estado lastimavel.

## LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

| | Bitola larga | Bitola estreita |
|---|---|---|
| Manobras | 10 | 13 |
| Mallet | 26 | 4 |
| American | 70 | 20 |
| Ten-Wheel | 56 | 46 |
| Pacific | 54 | 11 |
| Mogul | 26 | 13 |
| Prairie | 16 | — |
| 12-Wheel | 13 | 6 |
| Consolidation | 137 | 93 |
| Mikado | 29 | 35 |
| Total | 437 | 241 |

Em 31 de dezembro de 1932 existiam 18 automotrizes, sendo 6 de bitola larga adquiridas em 1930, e 12 de bitola estreita, 2 adquiridas em 1925 e 10 em 1928.

Na mesma data possuia a Estrada 53 guindastes de bitola larga e 20 de bitola estreita.

A Estrada de Ferro Therezopolis, incorporada á Central em 1932, possuia 15 locomotivas, sendo 7 de cremalheira e oito de simples adherencia.

São os seguintes os tempos de serviço das locomotivas existentes em 31 de dezembro de 1932 :

| | B. larga | B. estreita |
|---|---|---|
| Inferior a 33 annos | 303 | 153 |
| Superior a 33 annos | 134 | 70 |

Faltam os tempos de serviço de 18 locomotivas de bitola estreita.

O estado das locomotivas em 31 de dezembro de 1932 era o seguinte :

| | B. larga | B. estreita |
|---|---|---|
| Bom | 70,3 °/° | 68,9 °/° |
| Regular | 15,1 °/° | 14,5 °/° |
| Restante | 14,6 °/° | 16,6 °/° |

## CARROS E VAGÕES EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

| | B. larga | B. estreita |
|---|---|---|
| Carros | 712 | 289 |
| Vagões | 5.221 | 1.991 |
| Carros da Rio d'Ouro | — | 58 |
| Vagões da Rio d'Ouro | — | 88 |
| Carros da Estrada de Ferro Therezopolis | — | 26 |
| Vagões da Estrada de Ferro Therezopolis | — | 15 |

**Percentagem de vehiculos em reparação e aguardando reparação, incluindo o material da Rio d'Ouro :**

| | B. larga | B. estreita |
|---|---|---|
| Carros | 12.21 | 21.89 |
| Vagões | 13.62 | 7.16 |

Em 1932 foram despendidas, em reparação de locomotivas, as seguintes importancias :

| | B. larga | B. estreiat |
|---|---|---|
| Material | 2.744:601$737 | 1.170:370$611 |
| Pessoal | 2.839:051$279 | 1.092:647$048 |
| Total | 5.583:653$016 | 2.263:017$695 |

**Numero de locomotivas reparadas :**

| | |
|---|---|
| Locomotivas de bitola larga | 323 |
| Locomotivas de bitola estreita | 229 |

Em 1932 foram despendidas, em reparação de carros, as seguintes importancias :

| | B. larga | B. estreita |
|---|---|---|
| Material | 1.174:126$520 | 432:616$985 |
| Pessoal | 1.337:667$560 | 375:576$191 |
| Total | 2.511:794$080 | 808:193$176 |

**Numero de carros reparados :**

| | |
|---|---|
| Carros de bitola larga | 242 |
| Carros de bitola estreita | 143 |

Pela industria particular foram reparados 11 carros, pela importancia de 256:400$.

Em 1932 foram despendidas em reparação de vagões, pela Estrada, as seguintes importancias :

| | B. larga | B. estreita |
|---|---|---|
| Material | 1.220:331$789 | 703:457$587 |
| Pessoal | 706:635$453 | 292:434$822 |
| Total | 1.926:967$242 | 995:892$409 |

**Numero de vagões reparados :**

| | |
|---|---|
| Vagões de bitola larga | 1.111 |
| Vagões de bitola estreita | 714 |

Pela industria particular foram reparados 107 vagões, importando o total dessas reparações em 1.502:050$000.

## REPARAÇÃO DE AUTOMOTRIZES E GUINDASTES

Foram despendidas as seguintes importancias :

| | | |
|---|---|---|
| Bitola larga | 82:919$995 | — 10 automotrizes e 7 guindastes |
| Bitola estreita | 6:134$328 | — 4 automotrizes e 1 guindaste |

Na conservação das locomotivas foram despendidas, em 1932, as seguintes importancias :

| | B. larga | B. estreita |
|---|---|---|
| Material | 1.370:212$644 | 455:530$807 |
| Pessoal | 1.119:293$962 | 393:941$507 |
| Total | 2.489:506$606 | 849:472$314 |

## CONSERVAÇÃO DAS AUTOMOTRIZES E GUINDASTES

Foram gastas as seguintes importancias :

| | |
|---|---|
| Bitola larga | 15:322$333 |
| Bitola estreita | 11:113$424 |

## CONSERVAÇÃO DE CARROS E VAGÕES PELOS POSTOS DE CONCERTADORES

Importancias despendidas em 1932 :

| | Carros | Vagões |
|---|---|---|
| Bitola larga | 520:157$940 | 800:125$118 |
| Bitola estreita | 331:906$989 | 448:273$163 |

## DESPESA DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTES E ESTOPA

Em 1932 essa despesa foi de 35.424:075$260.

## ELECTRIFICAÇÃO

A concorrencia para a electrificação da Estrada, autorizada pelo decreto n. 20.537, de 20 de outubro de 1931, após algumas modificações do edital que acompanhou o decreto e varios adiamentos, foi encerrada a 15 de dezembro de 1932, tendo, nessa data, apresentado proposta as seguintes firmas: Metropolitan Vickers Electrical Export. C.º Ltd.; General Electric S. A.; Conzorcio Italiano de Eletrificazione e Kemnitz S. C.º Ltd.; A. E. G. Companhia Sul Americana de Electricidade e a Companhia Brasileira de Electricidade Siemens Schuckert.

Por não terem sido preenchidas algumas das formalidades exigidas no edital, foi a concorrencia annullada pelo officio n. 4.421, de 5 de janeiro de 1933, do Ministerio da Viação, para ser reaberta pelo decreto 22.355, de 13 de janeiro de 1933.

O recebimento das propostas foi feito em presença da Commissão nomeada por V. Ex. para emittir parecer sobre ellas, commissão presidida pelo Sr. Dr. Consultor Geral da Republica e constituida do representante do Ministerio da Fazenda, tres engenheiros desta Estrada e um representante de cada uma das seguintes instituições e estradas: Escola Polytechnica do Rio de Janeiro, Escola de Minas de Ouro Preto, Club de Engenharia desta Capital, Estrada de Ferro Paulista e Estrada de Ferro Oéste de Minas.

---

Nos quadros annexos encontrará V. Ex. informações minuciosas referentes aos varios serviços desta via-ferrea.

Rio de Janeiro, de agosto de 1933.

(a) *João de Mendonça Lima.*
Director.

Ao Exmo. Sr. Dr. José Americo de Almeida, M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas.

## RESUMO DE DADOS ESTATISTICOS

Quadro n.º 1 — **Extensão das linhas,** desvios, lastramento e Estações.

Quadro n.º 2 — **Material de tracção,** (quantidade, capacidade e utilização).

Quadro n.º 3 — **Material de transporte,** (quantidade, capacidade e utilização).

Quadro n.º 4 — **Quantidades transportadas** e distancias médias de transporte.

Quadro n.º 5 — **Unidade de trafego.**

Quadro n.º 6 — **Receita e despesa.**

Quadro n.º 7 — **Despesa industrial e financeira de custeio.**

Quadro n.º 8 — **Média de receita e despesa referente ás unidades de trafego.**

| ANNO | Bi |
|---|---|
| 1900..... | 1m<br>1m<br>Mi |
| Totaes... | – |

61

1—

61

19—

## EXTENSÃO DAS LINHAS — ESTAÇÕES

QUADRO N.º 1

| ANNO | Bitola | Extensão das linhas em trafego | Extensão dos desvios | Lastramento com pedra ou cascalho | | Numero de estações | Numero de paradas | Numero de estribos | Numero de postos telegraphicos |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Extensão | Porcentagem | | | | |
| 1900 | 1m,00 | 453.389m | 39.020m | 142.160m | 31,3 | 38 | — | — | 6 |
| | 1m,60 | 799.800m | 132.523m | 128.151m | 16,02 | 127 | — | — | 18 |
| | Mixta | — | 5.080m | | | | | | |
| Totaes... | — | 1.253.279m | 176.632m | 270.311m | — | | | | |
| 1905 | 1m,00 | 800.811m | 55.589m | 213.302m | 26,6 | 76 | — | — | 16 |
| | 1m,60 | 804.599m | 161.450m | 184.574m | 22,9 | 124 | — | — | 16 |
| | Mixta | 10.942m | 5.853m | 2.362m | 21,5 | 3 | | — | 22 |
| Totaes | | 1.616.252m | 222.892m | 400.238m | — | — | | | |
| 1910 | 1m,00 | 833.472m | 70.977m | 402.020m | 48,3 | 49 | | | 23 |
| | 1m,60 | 903.493m | 176.275m | 386.071m | 42,8 | 140 | — | — | 16 |
| | Mixta | 52.103m | 5.880m | 39.778m | 76,3 | 3 | — | — | 5 |
| Totaes.. | | 1.789.068m | 253.154m | 829.669m | — | — | — | — | |
| 1915 | 1m,00 | 1.235.614m | 69.910m | 489.165m | 39,6 | 84 | — | — | 32 |
| | 1m,60 | 971.493m | 206.539m | 804.115m | 82,8 | 143 | — | — | 16 |
| | Mixta | 81.785m | 5.880m | 56.387m | 68,9 | 5 | — | — | 4 |
| Totaes.. | | 2.288.892m | 282.329m | 1.350.267m | — | — | — | — | — |
| 1920 | 1m,00 | 1.264.740m | 84.034m | 713.674m | 56,4 | 133 | — | — | 18 |
| | 1m,60 | 1.110.004m | 256.588m | 851.085m | 76,6 | 160 | — | — | 18 |
| | Mixta | 63.774m | 11.685m | 60.244m | 94,4 | 8 | — | — | 5 |
| Totaes... | | 2.438.518m | 352.307m | 1.625.003m | — | — | — | — | — |
| 1925 | 1m,00 | 1.528.593m | 136.628m | 938.812m | 61,4 | 152 | — | — | 13 |
| | 1m,60 | 1.125.527m | 333.012m | 996.525m | 88,5 | 161 | — | — | 26 |
| | Mixta | 63.774m | 22.244m | 59.395m | 91,2 | 14 | — | — | 2 |
| Totaes... | | 2.717.894m | 491.884m | 1.994.732m | — | — | — | — | — |
| 1930..... | 1m,00 | 1.661.521m | 162.289m | 1.161.476m | 69,9 | 172 | 12 | 43 | 1 |
| | 1m,60 | 1.210.824m | 368.086m | 1.029.477m | 85 | 211 | 3 | 103 | 2 |
| | Mixta | 59.774m | 33.665m | 59.774m | 100 | 8 | — | — | — |
| Totaes... | | 2.932.119m | 564.040m | 2.250.727m | 76,7 | 391 | 15 | 53 | 3 |
| 1931..... | 1m,00 | 1.792.389m | 171.040m | 1.233.214m | 68,8 | 172 | 12 | 43 | 1 |
| | 1m,60 | 1.210.824m | 371.240m | 1.033.240m | 85,3 | 230 | 11 | 10 | 4 |
| | Mixta | 59.774m | 33.665m | 59.774m | 100 | 8 | — | — | — |
| Totaes.. | | 3.062.987m | 575.945m | 2.326.228m | 75,9 | 410 | 23 | 53 | 5 |
| 1932..... | 1m,00 | 1.830.079m | 176.767m | 1.295.842m | 70,8 | 181 | 12 | 43 | 1 |
| | 1m,60 | 1.193.256m | 371.714m | 1.033.240m | 86,5 | 229 | 11 | 10 | 4 |
| | Mixta | 59.774m | 33.665m | 59.774m | 100 | 8 | — | — | — |
| Totaes... | | 3.083.109m | 582.146m | 2.388.856m | 77,5 | 418 | 23 | 53 | 5 |

tilização)

QUADRO N.º 2

| ANNO | BITOLA | Com r de 15 de u | Percentagem em reparação | PERCURSO MEDIO ANNUAL DE UMA LOCOMOTIVA | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Calculo sobre a totalidade das locomotivas (em kilometros) | Calculado sómente sobre as que percorreram mais de 30.000 kilometros |
| 1900..... | 1m,00 | 9 | 10,4 | 17.603 | — |
| | 1m,60 | 15 | 9,1 | 30.376 | — |
| Total | | 2 | — | | |

1

19

193

19

193

192

1930

# MATERIAL DE TRACÇÃO--(Quantidade, Capacidade e Utilização)

QUADRO N.º 2

| ANNO | BITOLA | QUANTIDADE EXISTENTE: Com menos de 15 annos de uso | Com 15 a 30 annos de uso | Com mais de 30 annos de uso | TOTAL | Peso maximo por eixo (em kilos) | Força de tracção que representa em kilos | Capacidade de tracção do total em recta e nivel (em toneladas) | Percentagem em reparação | PERCURSO MEDIO ANNUAL DE UMA LOCOMOTIVA: Calculo sobre a totalidade das locomotivas (em kilometros) | Calculado sómente sobre as que percorreram mais de 30 000 kilometros |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1900 | 1m,00 | 94 | 2 | - | 96 | 9.230 | 771 172 | 238 070 | 10,4 | 17 603 | |
| | 1m,60 | 150 | 55 | 2 | 207 | 16 600 | 2 040 118 | 708.600 | 9,1 | 30 376 | - |
| Total | | 244 | 57 | 2 | 203 | -- | 2.818 290 | 946 670 | — | 23 990 | 41 735 |
| 1905 | 1m,00 | 78 | 9 | - | 87 | 9.230 | 698 875 | 215.760 | 13,7 | 27 067 | -- |
| | 1m,60 | 143 | 52 | 15 | 210 | 16 600 | 2 125 032 | 738 090 | 12,8 | 34 650 | — |
| Total.. | | 221 | 61 | 15 | 207 | - | 2.823 907 | 953.850 | — | 30 858 | 44 423 |
| 1910 | 1m,00 | 16 | 72 | 1 | 89 | 9 320 | 714 969 | 220 730 | 20,2 | 31 997 | 44 048 |
| | 1m,60 | 127 | 120 | 29 | 276 | 18 300 | 2 733 459 | 940 430 | 13,0 | 41 758 | 51 392 |
| Total.. | | 143 | 192 | 30 | 365 | | 3 448 428 | 1 161 160 | | 36 877 | 47 720 |
| 1915 | 1m,00 | 74 | 69 | 1 | 144 | 12 220 | 1 071 829 | 330 900 | 13,4 | 27 631 | 37 306 |
| | 1m,60 | 166 | 130 | 10 | 306 | 18 300 | 3 436 574 | 1 193 600 | 14,7 | 38 914 | 46 799 |
| Total | | 240 | 199 | 11 | 450 | | 4 508 403 | 1 524 500 | | 33 273 | 42 082 |
| 1920 | 1m,00 | 94 | 68 | 14 | 176 | 12 220 | 1 320 707 | 407 750 | 8,6 | 30 027 | 39 635 |
| | 1m,60 | 213 | 151 | 19 | 383 | 18 300 | 4 590 351 | 1 594 380 | 10,7 | 40 760 | 47 568 |
| Total | | 307 | 219 | 33 | 559 | | 5 911 058 | 2 002 130 | | 35 393 | 43 601 |
| 1925 | 1m,00 | 108 | 20 | 59 | 187 | 12 220 | 1 409 926 | 438 700 | 11,2 | 33 544 | 44 267 |
| | 1m,60 | 163 | 119 | 108 | 390 | 18 460 | 5 640 536 | 1 634 190 | 9,7 | 42 855 | 49 416 |
| Total | | 271 | 139 | 167 | 577 | | 7 050 462 | 2 072 890 | | 38 199 | 46 841 |
| 1930 | 1m,00 | 78 | 69 | 76 | 223 | 12 225 | 1 704 664 | 530 546 | 9,4 | 28 889 | 39 932 |
| | 1m,60 | 118 | 184 | 135 | 437 | 20 000 | 5 211 336 | 1 865 969 | 11,7 | 41 902 | 48 768 |
| Total | | 196 | 253 | 211 | 660 | | 6 916 000 | 2 396 515 | 10,9 | 37 471 | 46 609 |
| 1931 | 1m,00 | 85 | 72 | 87 | 244 | 12 225 | 1 842 577 | 704 640 | | 30 543 | 35 422 |
| | 1m,60 | 118 | 184 | 135 | 437 | 20 000 | 5 816 297 | 2 326 519 | | 38 711 | 42 572 |
| Total. | | 203 | 256 | 222 | 681 | | 7 658 874 | 3 031 159 | | 35 919 | 40 298 |
| 1932 | 1m,00 | 75 | 83 | 83 | 241 | 12 225 | 1 828 688 | 699 746 | - | — | -- |
| | 1m,60 | 104 | 192 | 141 | 437 | 20 000 | 5 541 891 | 2 214 155 | | | |
| Total. | | 179 | 275 | 224 | 678 | — | 7 370 579 | 2 913 901 | | | - |

**Observações:** No quadro acima não estão incluidas as locomotivas procedentes da E. F. Therezopolis.

Os claros existentes no quadro acima provêm da falta de elementos não fornecidos pela dependencia competente.

cap

GO

es

19

9

9

9

4

TI

sos

# MATERIAL DE TRANSPORTE—Quantidade, capacidade e utilização

QUADRO N.º 3

| ANNO | BITOLA | QUANTIDADE DE VEHICULOS EXISTENTES PARA O TRANSPORTE DE: CARROS | VAGÕES: Animaes | VAGÕES: Mercadorias | VAGÕES: Diversos | PERCENTAGEM DE VEHICULOS EM REPARAÇÃO: Carros | PERCENTAGEM DE VEHICULOS EM REPARAÇÃO: Vagões | PERCENTAGEM DE VEHICULOS AGUARDANDO REPARAÇÃO: Carros | PERCENTAGEM DE VEHICULOS AGUARDANDO REPARAÇÃO: Vagões | PERCENTAGEM DE VEHICULOS FORA DO TRAFEGO: Carros | PERCENTAGEM DE VEHICULOS FORA DO TRAFEGO: Vagões | LOTAÇÃO DOS VAGÕES DE MERCADORIAS (toneladas): Total | LOTAÇÃO DOS VAGÕES DE MERCADORIAS (toneladas): Médio | Numero de toneladas que cabe a cada vagão mercadorias | Percentagem de utilização da capacidade offerecida | PERCURSO ANNUAL MEDIO DE UM: Carro (kilometros) | PERCURSO ANNUAL MEDIO DE UM: Vagão de mercadorias (kilometros) | Relação entre o percurso de locomotivas e o de vehiculos de transporte |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1900 | 1m,00 | 130 | 48 | 558 | | — | | — | — | — | | 9 920 | 10,07 | | — | 35 194 | 13 502 | 1:11 |
| | 1m,60 | 319 | 305 | 1.939 | — | — | | — | — | — | | 30 878 | 15,92 | — | — | 103.537 | 17 284 | 1:15 |
| Totaes... | | 449 | 353 | 2 527 | | | — | — | — | — | | 36.798 | 14,56 | 608 | — | 69.365 | 15 303 | — |
| 1905 | 1m,00 | 124 | 59 | 616 | | — | — | — | — | 25,0 | 13,4 | 7.129 | 11,57 | — | — | 44 900 | 16.731 | 1:10 |
| | 1m,60 | 330 | 227 | 1.844 | — | — | — | — | | 8,4 | 16,1 | 31.670 | 17,17 | — | — | 90.441 | 21.441 | 1:14 |
| Totaes | | 454 | 336 | 2 460 | | | — | — | — | — | — | 38 799 | 15,36 | 625 | — | 67.671 | 19.087 | — |
| 1910..... | 1m,00 | 120 | 55 | 530 | | — | — | — | — | 3,3 | 1,5 | 6 461 | 12,19 | — | — | 47.400 | 12.190 | 1:10 |
| | 1m,60 | 467 | 318 | 2.153 | | — | — | — | — | 14,7 | 9,3 | 40 084 | 18,61 | — | — | 98.689 | 17.269 | 1:14 |
| Totaes... | | 587 | 373 | 2.683 | | — | — | — | — | — | — | 46 545 | 17,34 | 590 | — | 73.044 | 14.725 | — |
| 1915 | 1m,00 | 178 | 105 | 1 480 | | — | — | — | — | 11,5 | 7,8 | 25 840 | 17,46 | — | — | 62.107 | 6.333 | 1:9 |
| | 1m,60 | 573 | 584 | 4 160 | | — | — | — | — | 10,9 | 9,2 | 118 876 | 28,57 | — | — | 102.089 | 13.300 | 1:14 |
| Totaes... | | 751 | 689 | 5 640 | | — | — | — | — | — | — | 144 716 | 25,65 | 272 | 15,2 | 82.098 | 9 816 | — |
| 1920..... | 1m,00 | 213 | 132 | 1.448 | | — | — | — | — | 7,5 | 9,3 | 27.160 | 18,75 | — | — | 64.594 | 10 940 | 1:9 |
| | 1m,60 | 593 | 591 | 3.965 | | — | — | — | — | 10,4 | 9,3 | 118.304 | 29,83 | — | — | 125.707 | 18.786 | 1:14 |
| Totaes... | | 806 | 723 | 5.413 | — | — | — | — | — | — | — | 145.464 | 26,87 | 552 | 16,7 | 95.151 | 14.863 | — |
| 1925..... | 1m,00 | 248 | 154 | 1.649 | 17 | — | — | — | — | 8,4 | [illegible] | 31.341 | 19,01 | — | — | 82.879 | 15.743 | 1:10 |
| | 1m,60 | 647 | 589 | 4 291 | 23 | — | — | — | — | 11,2 | 13,[illegible] | 128 988 | 30,10 | — | — | 149.447 | 29 735 | 1:17 |
| Totaes.... | | 895 | 743 | 5 940 | 40 | — | — | — | — | — | — | 160.329 | 27,02 | 618 | 17,7 | 116 163 | 22 739 | — |
| 1930 ..... | 1m,00 | 292 | 154 | 1.792 | 104 | 7,19 | 3,60 | 7,19 | 8,15 | 14,38 | 11,75 | 35.348 | 20,29 | — | — | 37 381 | 6 354 | 1:5 |
| | 1m,60 | 714 | 491 | 4.353 | 684 | 4,76 | 3,15 | 7,56 | 8,07 | 12,32 | 11,22 | 138.468 | 33,04 | — | — | 163.636 | 36 945 | 1:17 |
| Totaes... | | 1.006 | 645 | 6.145 | 788 | — | — | — | — | — | | 173.816 | 22,29 | 545 | — | 119 892 | 28 187 | — |
| 1931..... | 1m,00 | 347 | 162 | 1.858 | 66 | 6,63 | 2,01 | 11,81 | 8,15 | 18,44 | 10,16 | 36 236 | 17,37 | — | — | 29 208 | 7 883 | 1:4 |
| | 1m,60 | 712 | 467 | 4.233 | 524 | 5,19 | 2,64 | 6,74 | 11,27 | 11,93 | 13,91 | 146 805 | 34,68 | — | — | 78.239 | 11 657 | 1:7 |
| Totaes.... | | 1.059 | 629 | 6.091 | 590 | — | — | — | — | — | | 183 041 | 30,04 | 510 | — | 62 147 | 10 670 | — |
| 1932 ..... | 1m,00 | 347 | 162 | 1.851 | 66 | 7,49 | 2,21 | 14,40 | 4,95 | 21,89 | 7,16 | 36 036 | 19,46 | — | — | 34 040 | 7 516 | 1:4 |
| | 1m,60 | 712 | 464 | 4.230 | 527 | 3,79 | 1,39 | 8,42 | 12,23 | 12,21 | 13,62 | 146 777 | 34,69 | — | — | 85 428 | 10 275 | 1:7 |
| Totaes.... | | 1.059 | 626 | 6.081 | 593 | — | — | — | — | — | | 182 813 | 30,05 | 450 | — | 67.363 | 9.431 | — |

**Nota:** — Foi incluido o material da E. F. Rio d'Ouro.

# TRANSPORTE

**QUADRO N.º 4**

| ANNO | BITOLA | Total | DISTANCIA MEDIA DE TRANSPORTE EM KILOMETROS | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Viajantes | Mercadorias | Animaes |

# QUANTIDADES TRANSPORTADAS E DISTANCIAS MEDIAS DE TRANSPORTE

QUADRO N.º 4

| ANNO | BITOLA | NUMERO DE VIAJANTES | | | TONELADAS DE CARGA | | NUMEROS DE ANIMAES | | | DISTANCIA MEDIA DE TRANSPORTE EM KILOMETROS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Suburbios (pequeno percurso) | Grande percurso | Total | Despachadas como bagagem ou encommendas | Despachadas como mercadorias | Vaccum etc | Suino etc. | Total | Viajantes | Mercadorias | Animaes |
| 1900 | 1m,00 | 345 772 | 520 562 | 866 234 | | 444 273 | 10 841 | 31 505 | 42 346 | 34,10 | 88,1 | 208,9 |
| | 1m,60 | 12 281 428 | 1 326 780 | 13 608 205 | | 894 624 | 148 778 | 73 528 | 222 306 | 18,71 | 200,4 | 245,7 |
| Totaes | | 12 627 197 | 1 847 342 | 14 474 539 | 52 201 | 1 338 897 | 159 619 | 105 033 | 264 652 | 19,65 | 163,1 | 241,5 |
| 1905 | 1m,00 | 128 710 | 483 164 | 611 874 | -- | 375 961 | 15 980 | 38 770 | 54 750 | 13,20 | 81,3 | 130,9 |
| | 1m,60 | 17 652 837 | 1 607 341 | 19 260 178 | -- | 1 181 406 | 194 460 | 100 950 | 295 410 | 20,67 | 233,1 | 258,4 |
| Totaes.. | | 17 781 547 | 2 090 505 | 19 872 052 | 78 275 | 1 557 367 | 210 440 | 139 720 | 350 160 | 21,36 | 196,4 | 246,1 |
| 1910 | 1m,00 | 359 606 | — | — | — | — | — | — | — | | | — |
| | 1m,60 | 23 232 517 | — | — | — | — | — | — | — | | | — |
| Totaes.. | | 23 592 123 | 3 827 107 | 27 415 230 | 98 108 | 1 584 751 | -- | — | 371 125 | 20,85 | 250,3 | 244,8 |
| 1915 | 1m,00 | 400 632 | | | | | | | | | | -- |
| | 1m,60 | 28 737 423 | | | | | | | | | | |
| Totaes | | 29 138 055 | 3 295 573 | 32 433 628 | 102 372 | 1 537 725 | | | 113 994 | 21,11 | 240,1 | 269,2 |
| 1920 | 1m,00 | 3 695 957 | | | | | | | | | | - |
| | 1m,60 | 34 741 062 | | | | | | | | | | |
| Totaes | | 38 437 019 | 6 937 222 | 45 374 241 | 192 386 | 2 994 593 | 301 906 | 243 114 | 545 080 | 22,26 | 242,9 | 234,6 |
| 1925 | 1m,00 | 4 984 731 | | | | | | | | | | - |
| | 1m,60 | 53 500 903 | | | | | | | | | | |
| Totaes | | 58 485 643 | 8 962 984 | 67 448 618 | 283 171 | 3 782 572 | 190 438 | 246 432 | 736 870 | 27,29 | 247,0 | 249,5 |
| 1930 | 1m,00 | 11 405 750 | 811 990 | 12 217 740 | 64 542 | 771 263 | 56 882 | 36 705 | 93 587 | 26,71 | 279,0 | 220,0 |
| | 1m,60 | 79 556 777 | 2 963 624 | 82 520 401 | 213 466 | 2 578 200 | 273 302 | 125 129 | 398 731 | 23,05 | 279,9 | 236,0 |
| Totaes | | 90 962 527 | 3 775 614 | 94 738 141 | 278 008 | 3 349 463 | 330 184 | 162 134 | 492 318 | 23,52 | 279,7 | 232,9 |
| 1931 | 1m,00 | 9 672 943 | 711 799 | 10 684 742 | 56 313 | 606 810 | 54 514 | 23 745 | 78 259 | 29,56 | 308,0 | 230,6 |
| | 1m,60 | 78 705 888 | 3 303 139 | 82 009 027 | 191 078 | 2 504 244 | 247 936 | 126 451 | 374 387 | 22,62 | 268,1 | 240,6 |
| Totaes | | 88 378 831 | 4 014 938 | 92 693 769 | 247 391 | 3 111 054 | 302 450 | 150 196 | 452 646 | 23,50 | 275,9 | 238,9 |
| 1932 | 1m,00 | | | | | | | | | | | -- |
| | 1m,60 | | -- | | | | | | | | | -- |
| Totaes | | 75 032 489 | 5 567 828 | 80 600 317 | 376 271 | 2 741 115 | 195 570 | 90 254 | 285 824 | 21,80 | 224,9 | 428,1 |

# UNIDADES DE TRAFEGO

QUADRO N. 5

| ANNO | BITOLA | Numero de viajantes kilometros | Equivalencia de viajantes 1 Vk = ½ Tk de Mercadorias | Bagagens e encommendas 1 Tk = 4 Tk de Mercadorias | Animaes | Mercadorias | Total | Numero de trem kilometro | Media de toneladas-kilometro por trem kilometro |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | QUANTIDADE DE TONELADAS KILOMETRO | | | | | |
| 1900 | 1m,00 | 29 548 743 | 14 774 371 | 1 938 456 | 1 435 575 | 39 102 474 | 57 250 876 | 1 351 564 | 42,3 |
| | 1m,60 | 254 722 376 | 127 361 188 | 20 619 536 | 16 304 996 | 179 315 525 | 343 601 245 | 4 881 459 | 70,3 |
| Totaes. | | 284 271 119 | 142 135 559 | 22 557 992 | 17 740 571 | 218 417 999 | 100 852 121 | 6 233 023 | 64,3 |
| 1905 | 1m,00 | 26 433 255 | 13 216 628 | 1 808 116 | 1 317 961 | 30 557 389 | 49 900 094 | 1 762 624 | 28,2 |
| | 1m,60 | 398 158 343 | 199 079 171 | 39 480 632 | 22 557 377 | 275 348 122 | 536 465 402 | 5 635 956 | 95,1 |
| Totaes.. | | 424 591 598 | 212 295 799 | 41 288 748 | 23 875 338 | 305 905 511 | 586 365 396 | 7 398 580 | 79,2 |
| 1910 | 1m,00 | 36 370 857 | 18 185 428 | 1 247 612 | 1 442 734 | 43 940 579 | 67 816 353 | 2 251 733 | 30,1 |
| | 1m,60 | 535 406 071 | 267 703 036 | 45 717 032 | 27 000 283 | 352 761 520 | 693 181 871 | 9 043 592 | 76,6 |
| Totaes.. | | 571 776 928 | 285 888 464 | 49 964 644 | 28 443 017 | 396 702 099 | 760 998 224 | 11 295 324 | 67,4 |
| 1915 | 1m,00 | 45 056 534 | 22 528 267 | 9 086 636 | 1 341 388 | 49 167 078 | 82 123 369 | 2 809 748 | 29,2 |
| | 1m,60 | 735 345 421 | 367 672 710 | 68 784 380 | 29 496 522 | 427 317 966 | 893 271 599 | 8 954 309 | 99,7 |
| Totaes.. | | 780 401 955 | 390 200 977 | 77 871 016 | 30 837 910 | 476 485 044 | 975 394 947 | 11 764 057 | 82,9 |
| | 1m,00 | 87 873 284 | 43 936 642 | 18 204 184 | 1 263 470 | 73 003 267 | 136 407 563 | 3 442 187 | 36,7 |
| | 1m,60 | 940 724 250 | 470 362 125 | 121 155 480 | 38 931 906 | 653 844 257 | 1 284 293 768 | 10 660 160 | 120,4 |
| Totaes | | 1 028 597 534 | 514 298 767 | 139 359 664 | 40 195 376 | 726 847 524 | 1 420 701 331 | 14 102 347 | 100,7 |
| 1925 | 1m,00 | 192 326 435 | 96 163 213 | 27 452 582 | 2 718 693 | 91 035 116 | 217 669 530 | 4 750 963 | 43,0 |
| | 1m,60 | 1 648 447 121 | 824 223 562 | 165 350 236 | 58 037 997 | 838 405 426 | 1 886 017 221 | 12 569 137 | 147,4 |
| Totaes.. | | 1 840 773 556 | 920 386 775 | 192 802 744 | 60 756 690 | 929 440 542 | 2 103 386 751 | 17 320 100 | 118,8 |
| 1930 | 1m,00 | 326 385 375 | 163 192 687 | 69 447 244 | 6 403 664 | 215 182 535 | 454 226 130 | 4 971 912 | 93,3 |
| | 1m,60 | 1 902 783 329 | 951 391 665 | 229 868 140 | 31 443 008 | 721 861 350 | 1 934 564 163 | 13 716 087 | 141,7 |
| Totaes. | | 2 229 168 704 | 1 114 584 352 | 299 315 384 | 37 846 672 | 937 043 885 | 2 388 790 293 | 18 687 999 | 127,8 |
| 1931 | 1m,00 | 315 854 410 | 157 927 205 | 59 917 981 | 5 665 942 | 186 897 564 | 410 408 695 | 4 782 429 | 85,81 |
| | 1m,60 | 1 855 494 710 | 927 747 354 | 204 177 104 | 29 878 600 | 671 447 491 | 1 333 250 549 | 12 807 816 | 143,13 |
| Totaes | | 2 171 349 120 | 1 085 674 559 | 264 095 088 | 35 544 542 | 858 345 055 | 2 243 659 244 | 17 590 245 | 127,55 |
| 1932.. ... | 1m,00 | — | — | — | — | — | — | 4 683 586 | — |
| | 1m,60 | — | — | — | — | — | — | 11 975 316 | — |
| Totaes. | | 1 757 728 978 | 878 864 489 | 179 607 540 | 41 858 227 | 617 195 155 | 1 717 525 411 | 16 658 902 | 103,0 |

S – RECE

# QUADRO N. 6 — RECEITA E DESP

| ANNO | RECEITA GERAL | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Renda Industrial | Renda Ordinaria (de proprios) | Renda Extraordinaria | Renda Eventual | TOTAL |
| 1900.... | 29.532:157$372 | 65:776$008 | 14:088$197 | 211:632$119 | 29.823:653$696 |
| 1905.... | 28.487:614$984 | 60:905$846 | 7:455$000 | 85:517$112 | 28.641:492$942 |
| 1910 | 29.364:103$963 | 55:609$334 | 500$000 | 31:263$089 | 29.448:566$380 |
| 1915 | 42.847:350$000 | 130:047$000 | 16:804$000 | 8:721$000 | 43.074:522$000 |
| 1920 | 83.746:559$139 | 87:361$444 | 175:008$250 | 242:888$333 | 84.191:827$166 |
| 1921 | 88.578:606$032 | 90:190$606 | 293:701$540 | 448:400$167 | 89.410:805$245 |
| 1922 | 97.604:221$878 | 84:677$260 | 278:090$917 | 96.[illegible]$178 | 98.063:346$233 |
| 1923 | 105.358:157$713 | 118:070$600 | [illegible]:498$111 | 93:[illegible]$891 | 106.059:233$315 |
| 1924 | 113.8[illegible]:[illegible]$891 | 126:[illegible]:128$050 | 6[illegible]:[illegible]$184 | 2[illegible]$067 | 114.880:455$792 |
| 1925 | 125.617:[illegible]$187 | 85:367$800 | 2.167:[illegible]$029 | [illegible]$058 | 127.969:988$124 |
| 1926 | 130.986:300$880 | 105:185$000 | 408:[illegible]$417 | 160:[illegible]$472 | 131.659:803$969 |
| 1927 | 146.182:938$044 | 66:608$400 | 610:[illegible]$809 | 161:[illegible]$205 | 147.020:909$057 |
| 1928 | 174.[illegible] | 87:412$150 | [illegible] | [illegible] | 175.243:167$337 |
| 1929 | 184.138:642$223 | 77:276$800 | 6[illegible] | 707:[illegible] | 185.633:495$623 |
| 1930 | 154.219:280$840 | 170:815$449 | 3.[illegible] | 720:[illegible]$821 | 158.470:941$206 |
| 1931 | 151.781:785$522 | 495:192$030 | 1.256:2[illegible]$884 | 82:602$178 | 154.196:112$613 |
| 1932 | 144.517:243$511 | 761:650$584 | 9.[illegible]$576 | 735:068$534 | 155.679:667$205 |

| ANNO | DETALHE DA | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Viajantes | Bagagens e Encommendas | Animaes | Mercadorias | Vehic |
| 1900. | 8.170:424$895 | 2.255:730$925 | 828:521$376 | 17.672:993$409 | 9:27 |
| 1905. | 8.978:313$366 | 2.170:[illegible]$530 | 1.078:276$310 | 15.642:955$840 | 6:84 |
| 1910 | 10.551:528$361 | 2.236:569$960 | 1.308:744$559 | 41.477:814$447 | 17:28 |
| 1915. | 15.253:989$000 | 3.727:563$000 | 1.997:364$000 | 20.847:592$000 | 16:54 |
| 1920..... | 25.502:684$939 | 6.582:817$247 | 3.382:883$800 | 46.282:337$026 | — |
| 1921. | 27.824:143$708 | 6.818:969$590 | 3.403:529$524 | 48.014:733$337 | — |
| 1922 | 33.584:704$965 | 7.707:940$460 | 4.017:357$320 | 49.346:586$651 | — |
| 1923 | 37.197:84[illegible]$785 | 8.808:152$023 | 4.079:827$300 | 53.068:288$807 | — |
| 1924 | 38.747:730$180 | 10.103:599$960 | 3.803:406$600 | 55.542:546$565 | — |
| 1925 | 43.207:30[illegible]$920 | 11.046:549$740 | 3.806:812$205 | 63.735:822$322 | — |
| 1926 | 42.708:975$155 | 15.878:385$214 | 3.820:551$220 | 64.650:104$851 | — |
| 1927 | 46.718:906$471 | 14.994:612$210 | 3.512:767$000 | 76.463:798$815 (*) | — |
| 1928. | 54.331:633$265 | 16.545:047$093 | 4.429:553$800 | 95.128:723$867 (*) | — |
| 1929 | 58.979:501$255 | 17.923:220$925 | 4.596:177$700 | 97.528:914$926 (*) | — |
| 1930 | 53.308:947$395 | 14.527:596$165 | 4.141:090$100 | 78.548:770$843 (*) | — |
| 1931 | 50.954:312$499 | 14.426:137$556 | 4.254:654$618 | 73.772:741$132 (*) | — |
| 1932 | 47.462:145$282 | 16.437:573$457 | 4.291:447$692 | 68.284:206$994 (*) | — |

(*) Está incluida a receita arrecadada, conforme ajustes.

## DESPESA FINANCEIRA DO CUSTEIO E OBRAS NOVAS

| ANNO | CUSTEIO — PESSOAL | | | | | | MATERIAL | | TOTAL DO CUSTEIO | OBRAS NOVAS — Pessoal e Material | EXERCICIOS FINDOS — Pessoal e Material | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1.ª DIVISÃO (Administração) (**) | 2.ª DIVISÃO (Trafego) | 3.ª DIVISÃO (Linha) | 4.ª DIVISÃO (Locomoção) | 6.ª DIVISÃO | TOTAL DO PESSOAL | MATERIAL | COMBUSTIVEL | | | | |
| 1900... | 911:306$237 | 7.379:376$339 | 5.209:867$540 | 4.762:085$255 | | 18.262:635$371 | 6.305:419$770 | 4.590:537$138 | 29.158:592$179 | — | 2.758:784$708 | 31.917:976$887 |
| 1905... | 959:748$781 | 7.706:102$449 | 5.816:973$196 | 4.653:693$865 | — | 19.138:518$291 | 9.300:714$560 | 3.283:657$938 | 31.722:890$789 | 3.106:647$300 | 25:416$830 | 34.854:954$919 |
| 1910... | 1.198:286$244 | 11.247:289$922 | 7.114:994$181 | 8.223:442$478 | — | 27.784:012$825 | 10.906:586$266 | 4.107:794$226 | 42.798:393$317 | 8.294:346$796 | 221:494$659 | 51.341:234$772 |
| 1915... | 2.177:957$427 | 12.840:945$213 | 7.324:303$758 | 8.920:687$190 | — | 31.263:893$588 | 11.524:471$856 | 14.428:303$587 | 57.216:569$031 | 4.480:920$311 | 111:193$974 | 61.808:683$316 |
| 1920... | 2.706:945$979 | 18.840:945$213 | 10.902:858$175 | 17.044:500$146 | — | 49.546:464$907 | 16.256:988$131 | 28.860:471$443 | 94.663:924$481 | 15.935:489$251 | 225:162$461 | 110.854:576$193 |
| 1921... | 2.967:984$209 | 20.016:206$025 | 13.416:404$725 | 18.635:302$307 | — | 55.035:897$566 | 15.236:166$916 | 44.485:026$196 | 114.757:090$678 | 22.876:091$948 | 656:390$593 | 138.289:573$219 |
| 1922 | 3.306:780$388 | 24.550:492$767 | 15.770:607$944 | 22.012:494$187 | — | 65.640:375$286 | 15.822:925$338 | 28.440:154$464 | 109.903:455$088 | 18.227:901$465 | 2.417:684$383 | 130.549:040$936 |
| 1923... | 3.519:370$958 | 24.833:419$993 | 14.149:499$452 | 21.279:157$984 | — | 63.781:448$387 | 12.870:395$230 | 34.829:911$640 | 111.481:755$266 | 16.228:653$334 | 66:979$015 | 126.777:387$665 |
| 1924... | 3.828:619$655 | 29.158:509$335 | 17.197:777$478 | 25.638:553$731 | — | 75.823:460$199 | 27.868:519$761 | 37.965:540$931 | 141.657:520$891 | 22.298:606$967 | 246:887$560 | 164.203:215$418 |
| 1925... | 3.958:077$315 | 31.823:213$015 | 19.549:212$860 | 27.862:640$834 | — | 83.193:144$624 | 26.601$794:611 | 35.350:776$283 | 145.145:715$518 | 46.383:841$584 | 3.354:083$754 | 194.883:640$856 |
| 1926... | 4.385:423$371 | 33.000:354$114 | 26.622:844$355 | 37.288:034$007 | — | 101.296:655$847 | 28.826:945$859 | 37.285:854$946 | 167.409:456$652 | 28.151:146$296 | 23.254:314$548 | 218.814:917$496 |
| 1927... | 4.916:030$163 | 39.701:860$397 | 28.188:033$723 | 39.690:571$526 | — | 112.496:501$809 | 42.296:122$343 | 48.427:940$790 | 203.320:564$942 | 16.272:012$933 | 38.255:572$788 | 257.848:150$663 |
| 1928... | 6.026:309$054 | 39.897:564$323 | 29.[illegible]$771 | 39.272:340$649 | [illegible]:599$996 (*) | 115.138:469$393 | 27.897:795$865 | 30.397:124$337 | 173.433:389$595 | 13.175:419$782 | 48.174:679$954 | 234.783:489$331 |
| 1929... | 7.802:506$255 | 45.317:583$958 | 30.922:050$005 | 41.176:356$34[illegible] | [illegible]:613$108 (*) | 125.746:109$673 | 33.967:400$945 | 34.618:676$877 | 194.332:187$495 | 30.175:392$161 | 724:576$174 | 225.232:155$830 |
| 1930... | 8.072:708$757 | 44.960:208$256 | 31.011:876$772 | 42.099:782$970 | [illegible]:276$860 (*) | 127.291:372$319 | 29.918:877$588 | 36.624:902$776 | 193.835:152$683 | 19.790:898$369 | 3.769:004$541 | 217.395:[illegible]$593 |
| 1931... | 5.761:090$432 | 38.313:715$714 | 25.207:262$907 | 34.583:370$715 | [illegible]:275$211 (*) | 104.276:714$979 | 18.838:767$591 | 44.948:834$306 | 168.064:316$876 | 4.999:204$83[illegible] | 13.819:678$288 | 186.883:199$996 |
| 1932... | 5.579:060$575 | 37.944:372$658 | 26.281:177$216 | 33.476:594$178 | — | 103.281:804$627 | 16.554:060$696 | 43.637:826$851 | 163.473:692$174 | 6.046:370$445 | 2.912:332$692 | 172.432:395$309 |

(*) Considerado como custeio em virtude de estarem suspensos os serviços [illegible]trucção.
(**) Despesa com os serviços de Administração e Contabilidade, fundidos, [illegible]ivisão, com a reforma de 1931.
A mesma orientação foi adoptada quanto ás demais demonstrações, da [illegible]tadoria Seccional.

# QUADRO N. 6 — RECEITA E DESPESA

| ERAL | | |
|---|---|---|
| in | Renda Eventual | TOTAL |
| 97 | 211:632$119 | 29.823:658$696 |
| 000 | 85:517$112 | 28.614:492$042 |
| 000 | 31:263$089 | 29.418:566$880 |
| 000 | 8:321$000 | 43.074:522$000 |
| 50 | 212:898$253 | 84.191:827$166 |
| 40 | 418:006$167 | 89.411:801$215 |
| 017 | 96:356$178 | 98.[illegible]:146$233 |
| 11 | 93:657$891 | 106.[illegible]:[illegible]$[illegible] |
| 84 | 239:888$167 | 114.880:[illegible]$792 |
| 79 | 99:857$058 | 127.069:988$124 |
| 17 | 160:012$472 | 131.659:808$009 |
| 09 | 153:049$205 | 147.020:009$057 |
| 30 | 348:174$151 | 175.243:168$[illegible] |
| 29 | 797:930$071 | 185.683:995$023 |
| 96 | 720:820$521 | 158.470:941$206 |
| 83 | 82:002$178 | 154.196:112$643 |
| 76 | 785:068$534 | 155.679:667$205 |

| ANNO | DETALHE DA RENDA INDUSTRIAL | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Viajantes | Bagagens e Encommendas | Animaes | Mercadorias | Vehiculos | Trens Especiaes | Armazenagem e Multas | Telegrammas | Taxas e porcentagens diversas | Receita de 1,5% para a Caixa de Ap. e Pensões |
| 1900 | 8.170:424$895 | 2.255:730$925 | 828:521$376 | 17.672:993$409 | 9:275$020 | — | 67:844$265 | 155:305$980 | 372:051$502 | — |
| 1905 | 8.978:313$566 | 2.170:639$530 | 1.078:276$310 | 15.642:955$840 | 6:846$080 | — | 105:863$715 | 53:341$460 | 451:378$089 | — |
| 1910 | 10.551:528$361 | 2.236:569$960 | 1.308:734$559 | 41.477:814$147 | 17:285$700 | — | 66:915$987 | 66:582$494 | 635:672$455 | — |
| 1915 | 15.253:989$000 | 3.727:563$000 | 1.997:364$000 | 20.847:592$000 | 16:546$000 | — | 99:206$000 | 67:788$000 | 840:302$000 | — |
| 1920 | 25.502:684$639 | 6.582:817$247 | 3.382:884$800 | 46.282:437$026 | — | 116:560$000 | 310:255$415 | 97:256$387 | 901:669$416 | — |
| 1921 | 27.824:143$68 | 6.818:069$590 | 3.403:529$521 | 48.014:733$337 | — | 36:922$600 | 320:532$760 | 129:014$543 | 1.898:604$600 | — |
| 1922 | 33.581:704$965 | 7.707:940$460 | 4.017:357$320 | 49.346:586$651 | — | 50:067$600 | 364:846$770 | 143:661$278 | 2.402:201$834 | — |
| 1923 | 37.197:846$785 | 8.808:152$023 | 4.079:827$300 | 53.068:288$807 | — | 50:067$600 | 464:896$620 | 163:774$940 | 1.525:303$638 | — |
| 1924 | 38.147:730$180 | 10.103:509$960 | 3.803:106$600 | 55.542:546$565 | — | 58:813$800 | 575:077$360 | 196:175$022 | 4.806:580$404 | — |
| 1925 | 43.297:303$920 | 11.046:549$740 | 3.806:812$205 | 63.733:822$322 | — | 69:760$400 | 743:435$130 | 167:562$168 | 2.779:425$302 | — |
| 1926 | 42.708:9[illegible]$155 | 15.878:385$214 | 3.820:551$220 | 64.050.104$851 | — | 24:557$100 | 1.025:649$860 | 152:727$508 | 3.325:346$792 | — |
| 1927 | 46.[illegible]:998$171 | 14.994:612$210 | 3.512:767$000 | 76.463:708$815 (*) | — | 3:423$700 | 1.171:586$950 | 137:669$629 | 3.180:173$869 | — |
| 1928 | 54.[illegible]:[illegible]$265 | 16.545:047$093 | 4.129:553$800 | 95.128:723$867 (*) | — | 69:039$000 | 982:381$276 | 146:930$501 | 2.800:184$585 | — |
| 1929 | 58.[illegible]:[illegible]$275 | 17.923:220$925 | 4.596:177$700 | 97.528:914$926 (*) | — | — | 1.503:218$109 | 125:504$484 | 3.482:104$734 | — |
| 1930 | 5[illegible]:[illegible]$295 | 14.527:596$165 | 4.141:090$100 | 78.548:770$843 (*) | — | — | 883:604$000 | 139:879$373 | 2.669:392$064 | — |
| 1931 | 50.[illegible]:[illegible]$189 | 14.426:137$556 | 4.254:654$618 | 73.772:741$132 (*) | — | — | 903:003$828 | 99:216$271 | 4.374:142$859 | 2.997:576$759 |
| 1932 | 47.462:145$282 | 16.437:573$457 | 4.291:447$692 | 68.284:206$994 (*) | — | — | 512:396$455 | 116:523$997 | 4.405:443$460 | 3.007:506$174 |

(*) Está incluida a receita arrecadada, conforme ajustes.

| FINANCEIRA DO CUSTEIO E OBRAS NOVAS | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | OBRAS NOVAS — | EXERCICIOS FINDOS — | | | |
| | | MATERIAL | | | | | | | |
| SÃO | TOTAL DO PESSOAL | MATERIAL | COMBUSTIVEL | TOTAL DO CUSTEIO | Pessoal e Material | Pessoal e Material | TOTAL GERAL |
| | 18.262:635$371 | 6.305:419$770 | 4.590:537$138 | 29.158:592$179 | — | 2.758:784$708 | 31.917:976$887 |
| | 19.138:518$291 | 9.300:714$560 | 3.283:657$938 | 31.722:890$789 | 3.106:647$300 | 25:416$830 | 34.854:954$919 |
| | 27.784:012$825 | 10.906:586$266 | 4.107:794$226 | 42.798:393$317 | 8.294:346$796 | 221:494$659 | 51.341:234$772 |
| | 31.263:893$588 | 11.524:471$856 | 14.428:303$587 | 57.216:569$031 | 4.480:920$311 | 111:193$074 | 61.808:683$316 |
| | 49.546:464$907 | 16.256:988$131 | 28.860:471$443 | 94.663:924$481 | 15.935:489$251 | 225:162$461 | 110.854:576$193 |
| | 55.035:897$566 | 15.236:166$916 | 44.485:026$196 | 114.757:090$678 | 22.876:091$948 | 656:390$593 | 138.289:573$219 |
| | 65.640:375$286 | 15.822:925$338 | 28.440:154$464 | 109.903:455$088 | 18.227:901$465 | 2.417:684$383 | 130.549:040$936 |
| | 63.781:448$387 | 12.870:395$230 | 34.829:911$640 | 111.481:755$266 | 16.228:653$334 | 66:979$015 | 126.777:387$665 |
| | 75.823:460$190 | 27.868:519$761 | 37.965:540$931 | 141.657:520$891 | 22.298:606$967 | 246:887$560 | 164.203:215$418 |
| | 83.193:144$624 | 26.601$794:611 | 35.350:776$283 | 145.145:715$518 | 46.383:841$584 | 3.354:083$754 | 194.883:640$856 |
| | 101.296:655$847 | 28.826:945$859 | 37.285:854$046 | 167.409:456$652 | 28.151:146$296 | 23.254:314$548 | 218.814:917$496 |
| | 112.496:501$809 | 42.296:122$343 | 48.427:940$790 | 203.320:564$942 | 16.272:012$933 | 38.255:572$788 | 257.848:150$663 |
| 996 (*) | 115.138:460$393 | 27.897:795$865 | 30.397:124$837 | 173.433:389$595 | 13.175:419$782 | 48.174:679$954 | 234.783:489$331 |
| 108 (*) | 125.746:109$673 | 33.967:400$945 | 34.618:676$877 | 194.332:187$495 | 30.175:392$161 | 724:576$1[illegible] | 225.232:155$830 |
| 860 (*) | 127.291:372$319 | 29.918:877$588 | 36.624:902$776 | 193.835:152$683 | 19.790:898$369 | 3.769:004$541 | 217.395:[illegible]$593 |
| 211 (*) | 104.276:714$979 | 18.838:767$591 | 44.948:834$306 | 168.064:316$876 | 4.999:204$83[illegible] | 13.819:678$288 | 186.883.199$996 |
| | 103.281:804$627 | 16.554:060$696 | 43.637:826$851 | 163.473:692$174 | 6.046:370$445 | 2.912:332$692 | 172.432:395$309 |

ão.
, com a reforma de 1931.
ia Seccional.

| CUSTEIO INDUSTRIAL DOS SERVIÇOS (Pessoal, Material e Combustivel) | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ANNO | 1.ª DIVISÃO — Administração (**) | 2.ª DIVISÃO — Trafego | 3.ª DIVISÃO — Linha | 4.ª DIVISÃO — Tracção (1) | 4.ª DIVISÃO — Officinas | TOTAES (2) |
| 1900 | 963:912$579 | 8.550:592$974 | 6.615:244$432 | 6.882:425$793 | 4.241:543$390 | 27.253:719$168 |
| 1905 | 1.069:058$744 | 9.204:976$170 | 7.518:226$412 | 7.251:241$160 | 4.187:317$138 | 29.230:819$624 |
| 1910 | 1.428:681$542 | 12.953:689$692 | 8.667:335$412 | 9.782:110$619 | 6.373:900$497 | 39.205:717$762 |
| 1915 | 3.111:095$626 | 17.065:897$565 | 9.612:312$838 | 18.281:973$463 | 8.183:429$940 | 56.254:709$432 |
| 1920 | 3.053:148$066 | 23.305:224$725 | 16.960:571$094 | 42.024:078$266 | 15.042:569$178 | 100.385:592$229 |
| 1921 | 3.431:451$615 | 24.717:194$501 | 18.474:252$097 | 47.621:773$829 | 17.549:146$485 | 111.793:818$527 |
| 1922 | 3.706:899$697 | 29.137:555$568 | 25.190:239$763 | 30.625:982$550 | 19.284:554$486 | 107.945:232$064 |
| 1923 | 3.838:420$089 | 32.057:436$737 | 22.254:898$859 | 36.495:155$709 | 23.209:087$722 | 117.854:999$116 |
| 1924 | 4.229:724$311 | 34.634:412$997 | 23.745:402$593 | 42.787:801$854 | 25.911:251$513 | 131.308:593$268 |
| 1925 | 4.767:883$836 | 38.745:075$956 | 28.816:506$299 | 42.975:687$712 | 30.811:463$539 | 146.116:617$342 |
| 1926 | 4.983:864$214 | 43.489:980$209 | 34.768:325$782 | 47.323.453$883 | 33.131:003$401 | 163.996:527$489 |
| 1927 | 6.987:101$531 | 47.406:974$060 | 41.739:381$412 | 63.925:318$415 | 40.320:915$307 | 199.609:721$755 |
| 1928 | 7.243:977$429 | 47.298:782$034 | 39.661:806$389 | 54.693:376$849 | 37.252:192$429 | 183.150:135$130 |
| 1929 | 9.038:598$449 | 51.860:938$257 | 38.299:400$481 | 43.456:674$146 | 38.471:934$190 | 181.127.545$523 |
| 1930 | 9.526:668$354 | 52.276:246$620 | 38.883:097$630 | 46.870:182$153 | 37.600:585$410 | 185.157.780$065 |
| 1931 (3) | 7.265:965$347 | 48.907:271$246 | 34.146:089$208 | 44.180.059$084 | 36.039:691$326 | 170.539:076$211 (3) |
| 1932 | 6.438:255$490 | 43.836:053$202 | 34.792:131$889 | 43.385:680$172 | 32.955:551$668 | 161.407:672$371 |

NOTA: — (1) Inclusive as baixas do material rodante.
(2) Excluidas as despesas de obras para terceiros, as de custeio administrativo da 6.ª Divisão e as de contribuição para a Caixa de Aposentadoria e Pensões.
(3) Inclusive a E. Ferro Rio d'Ouro.

## DESPESA INDUSTRIAL E FINANCEIRA DE CUSTEIO, NOS ANNOS DE 1907 a 1932

QUADRO N.º 7

| ANNOS | DESPESA INDUSTRIAL (1) | DESPESA FINANCEIRA | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Despesa do exercicio | Despesa de exercicios anteriores | Total |
| 1907 | 32.243:371$555 | 36.943:537$284 | 1.376:603$554 | 38.320:140$838 |
| 1908 | 32.760:601$262 | 35.757:882$108 | 106:575$081 | 35.864:457$119 |
| 1909 | 31.746:954$836 | 38.362:331$593 | 109:698$304 | 38.472:029$897 |
| 1910 | 39.205:717$762 | 42.798:393$308 | 231:494$659 | 43.029:887$967 |
| 1911 | 43.696:364$304 | 48.189:465$920 | 5.527:074$460 | 53.716:540$380 |
| 1912 | 48.295:772$266 | 46.391:816$183 | 2.005:146$617 | 48.396:962$800 |
| 1913 | 49.546:338$780 | 50.147:937$600 | 588:443$481 | 50.736:381$081 |
| 1914 | 46.721:909$316 | 53.189:748$728 | 46:310$645 | 53.236:059$373 |
| 1915 | 56.719:513$894 | 57.216:569$031 | 111:193$974 | 57.327:763$005 |
| 1916 | 67.123:770$967 | 69.754:045$990 | 910:931$081 | 70.664:977$071 |
| 1917 | 78.809:109$399 | 78.658:515$081 | 1.040:393$355 | 79.698:908$436 |
| 1918 | 78.058:706$526 | 74.163:865$122 | 406:787$848 | 74.570:652$970 |
| 1919 | 86.507:149$047 | 95.827:090$157 | 571:548$446 | 96.398:638$603 |
| 1920 | 100.385:592$229 | 94.663:924$481 | 225:162$461 | 94.889:086$942 |
| 1921 | 111.793:818$527 | 114.757:090$678 | 656:390$593 | 115.413:481$271 |
| 1922 | 107.945:232$064 | 109.903:455$088 | 2.417:684$383 | 112.321:139$471 |
| 1923 | 117.854:999$116 | 111.481:755$266 | 66:979$015 | 111.548:734$281 |
| 1924 | 133.080:929$469 | 141.657:520$891 | 246:887$560 | 141.409:408$451 |
| 1925 | 146.647:711$277 | 145.145:715$518 | 3.354:083$754 | 148.499:799$272 |
| 1926 | 164.987:819$533 | 167.409:456$652 | 5.346:129$809 | 172.755:586$461 |
| 1927 | 200.314:829$219 | 203.320:564$942 | 4.562:328$778 | 207.882:893$720 |
| 1928 | 184.330:993$754 | 173.433:389$595 | 48.148:214$768 | 221.581:604$363 |
| 1929 | 185.076:966$248 | 224.507:579$656 | 724:576$174 | 225.232:155$830 |
| 1930 | 189.263:591$654 | 199.625:346$982 | 3.586:735$641 | 203.212:082$623 |
| 1931 (2) | 174.316:348$765 | 170.124:462$746 | 567:388$886 | 170.691:851$632 |
| 1932 | 165.173:591$661 | 163.473:692$174 | 2.912:332$692 | 166.386:024$866 |

(1) — Na despesa industrial estão incluidos os serviços para terceiros.

(2) — Inclusive a E. F. Rio d'Ouro.

## MEDIAS DE RECEITA E DESPESA (**) REFERENTES ÁS UNIDADES DE TRAFEGO

**QUADRO N.º 8**

| ANNO | POR TONELADA-KILOMETRO (em réis) | | | | | POR TREM-KILOMETRO | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RENDA INDUSTRIAL (*) | DESPESA DE CUSTEIO | | | | RENDA INDUSTRIAL (*) | DESPESA DE CUSTEIO | | | |
| | | Pessoal | Material | Combustivel | Total | | Pessoal | Material | Combustivel | Total |
| 1900..... | 73,6 | 42,7 | 13,8 | 11,5 | 68,0 | 4$736 | 2$748 | $887 | $737 | 4$372 |
| 1905..... | 48,6 | 32,6 | 15,9 | 5,6 | 54,1 | 3$851 | 2$658 | 1$257 | $444 | 4$359 |
| 1910..... | 38,6 | 36,5 | 10,0 | 5,4 | 51,9 | 2$599 | 2$459 | $671 | $364 | 3$494 |
| 1915..... | 43,9 | 32,1 | 10,5 | 14,8 | 57,4 | 3$642 | 2$586 | $872 | 1$227 | 4$685 |
| 1920..... | 58,9 | 34,8 | 11,5 | 20,3 | 66,6 | 5$938 | 3$513 | 1$152 | 2$046 | 6$711 |
| 1925..... | 61,0 | 40,4 | 12,9 | 17,1 | 70,4 | 7$203 | 4$803 | 1$536 | 2$041 | 8$380 |
| 1926..... | 64,8 | 50,1 | 14,2 | 18,4 | 82,7 | 7$682 | 5$941 | 1$690 | 2$186 | 9$817 |
| 1927..... | 63,2 | 48,7 | 18,3 | 20,9 | 87,9 | 8$120 | 6$249 | 2$349 | 2$695 | 11$293 |
| 1928 | 66,6 | 43,9 | 10,8 | 11,5 | 66,2 | 8$840 | 5$835 | 1$414 | 1$540 | 8$789 |
| 1929..... | 72,1 | 49,2 | 13,3 | 13,6 | 76,1 | 9$049 | 6$179 | 1$669 | 1$702 | 9$550 |
| 1930..... | 64,5 | 52,9 | 12,5 | 15,3 | 80,7 | 8$252 | 6$774 | 1$600 | 1$959 | 10$333 |
| 1931..... | 68,7 | 46,5 | 8,4 | 20,0 | 74,9 | 8$756 | 5$921 | 1$069 | 2$553 | 9$543 |
| 1932..... | 84,1 | 60,1 | 9,6 | 25,4 | 95,1 | 8$675 | 6$199 | $993 | 2$619 | 9$812 |

(*) Na renda industrial não se computam as arrecadações para fins especiaes, como sejam os 10 °/° cobrados sobre as tarifas para fundo de garantia das obrigações ferroviarias.

(**) A despesa é a despesa financeira.

## QUADRO DEMONSTRATIVO PERIODO DE 1858 A 1932

| ANNO | | | | DESPESA FINANCEIRA |
|---|---|---|---|---|
| | Viajantes | Bag. e diversas | Total | |

## QUADRO DEMONSTRATIVO DA RECEITA E DESPESA DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL NO PERIODO DE 1858 A 1932

| ANNO | RECEITA | | | | | | | | DESPESA FINANCEIRA |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Viajantes | Bag. e encom. | Animaes | Mercadorias | Telegrammas | Armazenagem | R. Diversas | Total | |
| 1858 | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | 295:845$130 | 177:171$088 |
| 1859 | [illegible] | | | [illegible] | | | [illegible] | 759:000$693 | 651:246$766 |
| 1860 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 925:765$781 | 629:[illegible] |
| 1861 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | 834$000 | 1:120:588$084 | [illegible] |
| 1862 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | 1:118$000 | 1:078:220$088 | 800:473$150 |
| 1863 | 399:640$265 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:746$650 | 951$640 | 749$870 | [illegible] | 818:547$081 |
| 1864 | 421:392$014 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2:281$690 | 1:300$160 | 137$410 | [illegible] | [illegible] |
| 1865 | 442:632$968 | [illegible] | [illegible] | 1:[illegible] | 3:039$360 | 1:491$960 | 185$000 | [illegible] | [illegible] |
| 1866 | [illegible] | [illegible] | 13:091$752 | 1:[illegible] | 4:292$000 | 1:002$400 | 127$370 | [illegible] | [illegible] |
| 1867 | [illegible] | 50:494$630 | 16:601$700 | 1:[illegible] | 5:914$220 | 3:051$730 | 3:481$700 | 2:[illegible] | [illegible] |
| 1868 | [illegible] | 56:133$436 | 22:303$332 | 1:[illegible] | 6:970$470 | 2:772$700 | 3:643$240 | 2:[illegible] | [illegible] |
| 1869 | [illegible] | 70:388$850 | 31:404$920 | 3:[illegible] | 7:030$940 | 2:787$076 | [illegible] | 4:[illegible] | [illegible] |
| 1870 | [illegible] | 69:176$810 | 38:775$880 | 3:492:644$445 | 7:000$850 | 3:340$330 | [illegible] | 4:[illegible] | [illegible] |
| 1871 | [illegible] | 90:302$640 | 50:124$570 | 4:249:217$780 | 9:908$740 | 1:639$840 | [illegible] | [illegible] 134:984$370 | 2:[illegible] |
| 1872 | [illegible] | 103:154$890 | 64:878$120 | 4:362:136$500 | 12:863$200 | 7:914$670 | 2:961$[illegible] | [illegible] 731:931$010 | 3:[illegible] |
| 1873 | [illegible] | 128:679$010 | 73:507$100 | 4:[illegible] | 20:675$810 | [illegible] | 2:895$000 | 6:384:309$360 | [illegible] |
| 1874 | [illegible] | [illegible] | 60:029$410 | 5:[illegible] | 23:[illegible] | [illegible] | 1:844$220 | 7:[illegible] | 3:381:894$113 |
| 1875 | [illegible] | [illegible] | 58:813$140 | 6:[illegible] | 26:197$900 | [illegible] | 1:085$500 | 8:070:700$923 | 3:893:616$782 |
| 1876 | [illegible] | [illegible] | 78:[illegible] | 6:[illegible] | 32:[illegible] | 1:016$600 | 7:987:221$580 | [illegible] | 1:273:793$[illegible] |
| 1877 | [illegible] | [illegible] | 87:[illegible] | 7:[illegible] | 34:580$600 | 22:162$480 | [illegible] | [illegible] | [illegible] 408:783$276 |
| 1878 | [illegible] | [illegible] | 90:398$250 | 7:473:906$500 | 37:514$660 | 14:077$090 | [illegible] | 9:[illegible] | [illegible] 509:206$085 |
| 1879 | [illegible] | [illegible] | 102:205$390 | 8:287:167$020 | 35:795$660 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:766:[illegible]$802 |
| 1880 | [illegible] | [illegible] | 96:311$770 | 8:[illegible] | 47:308$740 | [illegible] | [illegible] | 11:[illegible] | [illegible] 372:112$081 |
| 1881 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 10:[illegible] | 57:764$140 | [illegible] | [illegible] | 13:[illegible] | [illegible] 684:[illegible] |
| 1882 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 9:[illegible] | 58:045$370 | [illegible] | [illegible] | 12:[illegible] | [illegible] 667:[illegible] |
| 1883 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 8:[illegible] | 65:291$830 | [illegible] | [illegible] | 11:[illegible] | 6:560:[illegible] |
| 1884 | 2:335:471$600 | [illegible] | [illegible] | 8:52[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 11:502:561$370 | 6:591:350$140 |
| 1885 | 2:417:240$590 | [illegible] | [illegible] | 9:12[illegible] | [illegible] | 17:388$300 | [illegible] | 12:212:055$080 | 6:342:990$810 |
| 1886 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 8:[illegible] | 72:[illegible] | 22:315$730 | [illegible] | 11:524:020$150 | 6:470:838$581 |
| 1887 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 6:[illegible] | [illegible] | 21:350$340 | [illegible] | 10:316:816$185 | 6:599:328$573 |
| 1888 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 8:[illegible] | 76:217$210 | 20:123$550 | 117:131$411 | 12:573:625$401 | 6:880:810$243 |
| 1889 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 7:[illegible] | 98:060$810 | [illegible] | 134:549$564 | 11:[illegible] | 7:708:201$068 |
| 1890 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 7:[illegible] | 104:145$850 | [illegible] | 228:169$050 | 12:041:192$219 | 9:184:083$470 |
| 1891 | [illegible] | 1:[illegible] | [illegible] | 9:[illegible] | 152:938$035 | [illegible] | 185:729$524 | 16:236:785$007 | 12:237:880$152 |
| 1892 | [illegible] | 2:[illegible] | [illegible] | 9:[illegible] | 164:203$770 | [illegible] | 171:037$784 | 19:870:023$658 | 17:123:525$251 |
| 1893 | [illegible] | 3:[illegible] | [illegible] | 13:[illegible] | 127:883$550 | [illegible] | 172:758$254 | 21:926:354$215 | 24:012:414$990 |
| 1894 | [illegible] | 3:[illegible] | 470:310$110 | 14:[illegible] | 120:077$200 | [illegible] | [illegible] | 25:946:726$249 | 25:383:912$166 |
| 1895 | [illegible] | 4:[illegible] | 407:070$910 | 14:[illegible] | 180:381$610 | [illegible] | [illegible] | 27:917:522$563 | 29:124:653$800 |
| 1896 | [illegible] | 3:[illegible] | 362:473$170 | 19:[illegible] | 177:035$378 | [illegible] | 672:701$702 | 32:682:007$709 | 32:677:027$807 |
| 1897 | [illegible] | 2:[illegible] | 439:711$760 | 15:998:810$950 | 155:309$020 | [illegible] | 1:001:166$989 | 30:386:187$744 | 31:750:247$344 |
| 1898 | [illegible] | [illegible] | 820:169$307 | 18:515:911$004 | 174:275$350 | [illegible] | 747:254$431 | 34:118:623$332 | 31:043:580$094 |
| 1899 | [illegible] | 2:[illegible] | 681:425$890 | 19:173:095$471 | 101:247$670 | [illegible] | 726:659$761 | 32:495:751$300 | 28:050:482$093 |
| 1900 | [illegible] | 2:[illegible] | 837:806$396 | 17:672:903$409 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 29:823:653$696 | 27:253:719$168 |
| 1901 | [illegible] | 2:[illegible] | 766:[illegible]$752 | 20:441:331$872 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 31:920:[illegible] | 28:340:140$458 |
| 1902 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 18:753:808$614 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 30:392:066$132 | 29:708:3[illegible]$570 |
| 1903 | [illegible] | 2:[illegible] | 960:[illegible]$256 | 19:032:823$605 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 30:534:804$206 | 26:024:467$136 |
| 1904 | [illegible] | 2:[illegible] | [illegible] | 15:634:733$919 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 28:223:686$529 | 27:840:053$150 |
| 1905 | [illegible] | 2:[illegible] | [illegible] | 15:642:055$840 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 28:041:906$814 | 27:823:789$591 |
| 1906 | [illegible] | 2:[illegible] | [illegible] | 17:441:447$202 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 31:140:011$782 | 30:574:049$022 |
| 1907 | [illegible] | 2:[illegible] | [illegible] | 17:352:482$477 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 32:141:979$780 | 31:845:826$036 |
| 1908 | [illegible] | 2:[illegible] | [illegible] | 15:038:574$582 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 29:720:624$859 | 35:757:882$108 |
| 1909 | [illegible] | 2:[illegible] | [illegible] | 16:038:470$866 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 31:226:524$000 | 38:362:454$793 |
| 1910 | [illegible] | 2:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 29:448:506$386 | 42:798:393$317 |
| 1911 | [illegible] | 2:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:[illegible] | 32:427:548$000 | 48:189:[illegible]$020 |
| 1912 | [illegible] | 3:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:[illegible] | 37:170:272$000 | 46:392:810$183 |
| 1913 | [illegible] | 1:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:[illegible] | 43:824:[illegible]$000 | 50:147:917$000 |
| 1914 | [illegible] | 1:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:[illegible] | 40:866:713$000 | 53:189:718$728 |
| 1915 | [illegible] | 3:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:[illegible] | 43:071:522$000 | 57:216:[illegible]$031 |
| 1916 | [illegible] | 2:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:[illegible] | 46:201:[illegible]$000 | 69:[illegible]$990 |
| 1917 | [illegible] | 3:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:[illegible] | 56:001:[illegible]$000 | 78:[illegible]$081 |
| 1918 | [illegible] | 4:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:[illegible] | 61:968:422$000 | [illegible]:165:8[illegible]$122 |
| 1919 | [illegible] | 2:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2:[illegible] | 70:578:132$771 | 95:827:090$157 |
| 1920 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:[illegible] | 84:076:818$916 | 94:[illegible]$181 |
| 1921 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 3:[illegible] | 80:117:[illegible] | 111:7[illegible]:000$178 |
| 1922 | [illegible] | 7:[illegible] | 4:020:497$800 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2:[illegible] | 97:[illegible] | 109:[illegible] |
| 1923 | [illegible] | [illegible] | 4:079:827$300 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2:[illegible] | 106:059:233$315 | 111:181:735$266 |
| 1924 | 38:747:[illegible] | 10:103:[illegible]$960 | 3:[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 111:657:520$801 |
| 1925 | 43:27[illegible] | 11:048:[illegible]$740 | 3:806:812$205 | 63:73[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 127:[illegible] | 115:115:715$[illegible]18 |
| 1926 | 42:7[illegible] | 15:[illegible] | 3:820:[illegible]$220 | 64:050:104$851 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 131:[illegible] | 107:409:156$052 |
| 1927 | 46:72[illegible] | 11:988:[illegible] | 4:160:[illegible]$600 | 75:816:034$215 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 117:020:[illegible] | 203:320:564$912 |
| 1928 | 54:[illegible] | 16:[illegible] | 4:429:[illegible] | 95:128:723$867 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 175:[illegible]:167$337 | 173:[illegible]:389$595 |
| 1929 | 58:[illegible] | 17:924:220$025 | 4:596:177$700 | 97:628:914$926 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 186:[illegible]:195$623 | 191:332:187$015 |
| 1930 | 53:[illegible] | 14:[illegible] | 4:141:000$100 | 78:548:770$843 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 158:170:911$206 | 199:625:310$082 |
| 1931 | 50:[illegible] | 11:420:[illegible] | 3:254:[illegible] | 73:772:741$132 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 154:196:[illegible] | 108:064:316$876 |
| 1932 | 47:[illegible] | 16:437:[illegible] | 4:291:447$602 | 68:284:206$994 | [illegible] | 409:806$305 | 18:[illegible] | 155:679:667$205 | 163:173:692$171 |

NOTA — A renda de veículos figura juntamente com a de animaes até 1919, e, de 1920 em diante, na de mercadorias.

# RELATORIO

# INDICE

# INDICE

## SECRETARIA

Pags.


Movimento geral de 1900 a 1932 ..... 5
Estatistica especificada dos serviços ..... 6


## 1.ª DIVISÃO


Escriptorio central ..... 9
Junta medica ..... 10
Gabinete medico-cirurgico ..... 11
Gabinete ophtalmologico ..... 12
Inspectoria da Receita ..... 13
Renda das estações ..... 16
Relação dos despachos effectuados em trafego proprio ..... 40
Numero de despachos effectuados em trafego mutuo com a Central 48
Numero de despachos effectuados em trafego directo com as Estradas Além-Norte por intermedio da S. Paulo Railway Company 48
Numero de despachos em trafego mutuo em transito pela Central .. 49
Movimento dos despachos a domicilio ..... 50
Transportes debitados nos exercicios de 1930 a 1932 ..... 51
Transportes requisitados e pagos pelos Estados e Prefeitura do Districto Federal ..... 56
Fornecimento de materiaes de renda ..... 57
Movimento de notas de responsabilidade ..... 58
Quantidade e receita das passagens de suburbios ..... 60
Inspectoria da Despesa ..... 69
Inspectoria do Thesouro ..... 73
Movimento de 1900 a 1932 ..... 74
Cedulas e moedas falsas ..... 75
Balancete da Inspectoria ..... 77
Inspectoria de Estatistica — viajantes ..... 83
Mercadorias por Inspectoria ..... 85
Mercadoria por especie ..... 87
Mercadoria por classe ..... 90
Encommendas ..... 91
Contas do Governo ..... 92
Animaes ..... 93
Transportes por conta da Estrada ..... 93
Percurso de loc. em serviço do trafego, manobras e lastros ..... 94
Percurso de loc. nos diversos trechos (bit. de 1m,60) ..... 94
Percurso de loc. nos diversos trechos (bit. de 1m,00) ..... 95
Consumo de combustiveis, lubrificantes e kilometragem ..... 96
Consumo total por especie de oleos, lubrificantes e estopa ..... 97
Consumo de carvão nacional, briquette, lenha em conversão para carvão extrangeiro ..... 98
Consumo de oleo combustivel e gazolina ..... 98
Percurso e consumo totaes de combustiveis, lubrificantes e estopa 99
Oleos lubrificantes e artigos de limpeza ..... 99
Toneladas kilometro brutas produzidas ..... 100
Inspectoria Commercial ..... 103
Indice alphabetico das mercadorias cujas tarifas foram reduzidas .... 105
Pareceres ..... 108
Concessões por concorrencia ..... 109
Inspectoria Administrativa de Materiaes ..... 113

Pags.

Material recebido no exercicio ..... 114
Movimento estatistico ..... 117
Demonstração geral do carvão e demais combustiveis descarregados no Caes do Porto ..... 120
Resumo Geral ..... 133
Relação dos livros, talões, blócos, impressos fornecidos ás Inspectorias 135
Officina Typographica ..... 139
Inspectoria Technica de Materiaes — Analyses effectuadas ..... 143
Indice da Sub-Contadoria Seccional da Republica ..... 151

## 2.ª DIVISÃO

Escriptorio central ..... 211
Movimento dos papeis ..... 212
Quadro demonstrativo do movimento dos papeis ..... 213
Movimento — circulação e percurso dos trens ..... 214
Atrasos dos trens de pequeno percurso e suburbios ..... 215
Atrasos maiores de 10 minutos — trens de grande velocidade ..... 216
Atrasos maiores de 10 minutos — trens mixtos ..... 217
Resumo dos atrasos ..... 218
Variação do percurso medio de um trem ..... 219
Percurso dos carros e vagões ..... 220
Aproveitamento da lotação offerecida pelas locs. dos trens (incluindo Linha Auxiliar e Rêde Fluminense) ..... 222
Resumo dos aproveitamentos ..... 229
Numero de trens por secções e ramaes ..... 231
Trens-kilometro de diversas especies em cada uma das secções e ramaes ..... 233
Trens-kilometros de diversas especies ..... 235
Percurso kilometrico dos trens e vehiculos de 1923 a 1932 ..... 235
Quadro demonstrativo do percurso e aproveitamento dos carros e vagões da bitola larga e ramaes ..... 237
Idem de bitola estreita, no trecho de Lafayette a Montes Claros e ramaes ..... 239
Quadro demonstrativo do percurso e aproveitamento dos carros e vagões da Linha Auxiliar e Rêde Fluminense ..... 241
Quadro demonstrativo do percurso e aproveitamento dos carros e vagões dos ramaes de Piranga, Piquete e Bananal ..... 243
Carros e vagões-Km de diversas especies ..... 245
Logares e leitos-kilometro offerecidos ..... 246
Aproveitamento de leitos ..... 246
Quadro demonstrativo da quantidade em trafego e percursos medios dos vagões da bitola larga ..... 247
Quadro demonstrativo da quantidade em trafego e percursos medios dos vagões da bitola estreita (além B. Horizonte) ..... 249
Quadro demonstrativo da quantidade em trafego e percursos medios dos vagões da Linha Auxiliar e Rêde Fluminense ..... 251
Quadro demonstrativo da quantidade em trafego e percursos medios dos vagões dos ramaes de Piranga, Piquete e Bananal ..... 253
Movimento dos trens da Leopoldina Railway C.º entre Triagem e Porto Novo ..... 255
Serviços prestados pela lavanderia ..... 257
Receita e despesa da lavanderia ..... 259
Telegrammas transmittidos e recebidos ..... 261
Mensagens transmittidas e recebidas pelo radio ..... 263

Pags.

Quantidade de relogios existentes..... 264
Carros illuminados a gaz..... 264
Producção e distribuição de gaz na Usina de S. Diogo..... 265
Inspectoria de Reclamações..... 266
Mappas das reclamações resolvidas..... 267
Mappa das reclamações do periodo revolucionario..... 269
Mappa demonstrativo das indemnizações pagas por conta da Estrada..... 271
Desvios inaugurados..... 272
Quadro de accidentes..... 273
Quadro de accidentes pessoaes e materiaes..... 275
Estatistica de bananas e laranjas..... 277
Serviço de mercadorias das estações do Rio de Janeiro..... 278
Estatistica de volumes e pesos recebidos e remettidos na estação de S. Diogo..... 279
Movimento de cargas na estação de Maritima..... 281
Estatistica de volumes e pesos remettidos e recebidos na estação de Alfredo Maia..... 283
Estatistica de bagagens e encommendas de D. Pedro II..... 285
Estatistica de viajantes da estação de D. Pedro II..... 285
Carga descarga e baldeação..... 287
Serviço de braçagem..... 289
Principaes serviços executados..... 291
Ordens e circulares expedidos..... 294
Necessidades das estações..... 298

## 3.ª DIVISÃO

Escriptorio central..... 301
Serviços executados nas secções technicas..... 303
Conservação ordinaria da linha..... 310
Inspectoria do Telegrapho e Illimunação..... 320
Inspectoria da Signalização..... 321
Inspectoria de Officinas e Inspectoria Florestal..... 322
Extensão das linhas em trafego..... 324
Extensão das linhas a conservar..... 325
Extensão das linhas no D. Federal e nos Estados do Rio de Janeiro Minas Geraes e S. Paulo..... 327
Pontos de divisa entre os Estados..... 328
Extensão das linhas segundo as bitolas..... 329
Extensão das linhas, estações, paradas, estribos e postos telegraphicos..... 331
Extensão total dos desvios..... 331
Lastramento da linha com pedra e cascalho..... 332
Dados sobre as estações..... 334
Materiaes de linha empregado..... 359

## 4.ª DIVISÃO

Escriptorio central..... 363
Melhoramentos introduzidos nas Inspectorias..... 363
Distribuição de carvão..... 367
Existencia do material rodante..... 368
Material de tracção (quantidade e capacidade)..... 369
Locomotivas existentes, discriminando as datas de acquisição..... 370

Pags.

Locomotivas existentes na bitola larga..... 371
Locomotivas existentes na bitola estreita..... 373
Relação das locomotivas da E. F. Therezopolis..... 375
Estado das locomotivas..... 376
Estado das automotrizes..... 377
Estado das locomotivas nos ultimos cinco annos..... 378
Quadro demonstrativo dos typos, quantidades de locomotivas e natureza do combustivel empregado..... 379
Carros e vagões de bitola larga..... 380
Carros e vagões de bitola estreita..... 381
Carros e vagões da Rio d'Ouro..... 382
Carros e vagões da Therezopolis..... 383
Automotrizes e guindastes existentes..... 384
Reparações de locomotivas e carros (resumo)..... 385
Reparação de vagões (resumo)..... 387
Reparação do material rodante pela industria particular..... 389
Postos de conservas..... 391
Reparação e conservação de automotrizes e guindastes..... 392
Conservação do material rodante..... 393
Conservação do material rodante pelos postos de concertadores da tracção — carros da bitola larga..... 395
Conservação do material rodante pelos postos de concertadores da tracção — carros da bitola estreita..... 397
Conservação do material rodante pelos postos de concertadores da tracção — vagões da bitola larga..... 399
Conservação do material rodanre pelos postos de concertadores da tracção — vagões da bitola estreita..... 401
Conservação do material rodante pelos postos de concertadores da tracção (resumo)..... 403
Producção da Serraria do Engenho de Dentro (resumo)..... 405
Producção da Serraria de Entre Rios..... 407
Producção da Serraria de Norte, Sete Lagôas e B. Horizonte..... 409
Producção da fundição de ferro e aço..... 411
Producção da fundição de bronze e mancaes..... 413
Producção da fundição de metal patente, chumbo, latão, cobre e alluminio..... 415

DIRECÇÃO GERAL

# SECRETARIA

# SECRETARIA

**Os serviços da Secretaria foram executados com regularidade.**
**Do quadro abaixo, em resumo, verifica-se que de 1900 a 1932 o numero de processos augmentou consideravelmente.**

| DISCRIMINAÇÃO | 1900 | 1905 | 1910 | 1915 | 1920 | 1925 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Papeis recebidos e processados | 10.500 | 15.694 | 19.393 | 23.858 | 39.858 | 34.996 | 48.597 | 54.125 | 55.044 |
| Officios, cartas, circulares, portarias, etc., expedidos | 5.673 | 9.206 | 14.352 | 16.954 | 15.186 | 22.506 | 10.854 | 13.328 | 7.994 |
| Termos de ajuste, contractos, etc. | 321 | 373 | 675 | 438 | 2.284 | 711 | 663 | — | — |
| TOTAL DE PROCESSOS | 16.494 | 25.228 | 34.420 | 41.250 | 57.328 | 58.213 | 60.114 | 67.453 | 63.038 |
| Indice quantitativo dos processos | 100 | 152 | 208 | 250 | 347 | 352 | 364 | 408 | 382 |
| Empregados titulados | 15 | 15 | 10 | 25 | 20 | 43 | 41 | 67 | 67 |
| Empregados jornaleiros, inclusive serventes | 3 | 3 | 8 | 3 | 20 | 15 | 33 | — | — |
| TOTAL | 18 | 18 | 18 | 28 | 40 | 58 | 74 | 67 | 67 |
| Indice quantitativo dos empregados | 100 | 100 | 100 | 155 | 222 | 322 | 411 | 372 | 372 |
| Indice demonstrativo entre a quantidade de empregados e a quantidade de processos | 100 | 66 | 48 | 62 | 64 | 91 | 112 | 91 | 97 |

# ESTATISTICA ESPECIFICADA DOS SERVIÇOS DA SECRETARIA

| NATUREZA DO SERVIÇO | | | CONFRONTO | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| DISCRIMINAÇÃO | TOTAL | | | | | |
| **EXPEDIENTE** | Parcial | Geral | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
| Requerimentos de particulares | 6.192 | — | — | — | — | — |
| Requerimentos de empregados | 5.493 | — | — | — | — | — |
| Requerimentos dirigidos ao M. da Viação e outros | 376 | — | — | — | — | — |
| Requerimentos de licença | 3.688 | — | — | — | — | — |
| Avisos, officios, cartas e telegrammas do M. da Viação | 4.184 | — | — | — | — | — |
| Idem, idem, idem de outros Ministerios e de particulares | 4.594 | — | — | — | — | — |
| Occurrencias | 264 | — | — | — | — | — |
| Reclamações | 658 | — | — | — | — | — |
| Expediente interno | 8.992 | — | — | — | — | — |
| Despachos da Directoria transcriptos no "Livro da Porta" | 20.603 | — | 37.457 | 48.597 | 54.125 | 55.044 |
| Officios e correspondencia da Directoria para as Divisões da Estrada e para diversos | — | — | 10.222 | 1.675 | 2.122 | 2.009 |
| Officios da Directoria para o M. da Viação | — | — | 2.343 | 3.074 | 3.896 | 1.529 |
| Officios e correspondencia da Secretaria | — | — | 5.128 | 5.975 | 5.526 | 2.516 |
| Cartas de encommendas | — | — | 8 | 4 | — | — |
| Cartas diversas | — | — | 8 | 67 | 147 | 87 |
| Circulares expedidas | — | — | 118 | 59 | 114 | 97 |
| Editaes | — | — | 163 | 7 | 51 | 26 |
| Certidões diversas | — | — | 1.206 | 1.137 | 1.064 | 1.502 |
| Certidões ex-officios | — | — | 38 | 45 | 211 | 49 |
| Certidões ex-officio, de accôrdo com o Decreto n. 19.440, de 28 de Novembro de 1930 | — | — | — | — | 197 | 179 |
| **REGISTROS** | | | | | | |
| Diplomas de engenheiros | — | — | — | 4 | — | — |
| Matricula de pessoal titulado | — | — | 207 | 78 | 3.316 | 3.365 |
| Decretos de nomeação e promoção | — | — | 381 | 691 | 3.424 | 157 |
| Portarias de licença do Ministerio | — | — | 2.342 | 1.824 | 308 | 65 |
| Decretos do Governo concedendo licença | — | — | 57 | 41 | 25 | — |
| Portarias de licença da Directoria | — | — | 1.289 | 956 | 2.983 | 3.829 |
| Portarias do Ministerio, sem sello (Art. 17) | — | — | 780 | 646 | 128 | — |
| Aposentadorias | — | — | 56 | 84 | 212 | 88 |
| Guias para inspecção de saude | — | — | 747 | 538 | 469 | 565 |
| Requisições de inspecções de saude a domicilio | — | — | 256 | 48 | 85 | 87 |
| Requisições de inspecções de saude para aposentadoria | — | — | 226 | 108 | 221 | 99 |
| Requisições de inspecções para orgãos visuaes | — | — | — | — | — | — |
| Portarias de promoções do Ministerio | — | — | — | 691 | — | — |
| Exonerações | — | — | 59 | 42 | 763 | 16 |
| **COBRANÇA DE SELLO** | | | | | | |
| Sellos fixos de petições | — | — | 31:318$ | 46:000$ | 42:866$ | 36:095$ |
| Sellos de certidões | — | — | 11:287$ | 8:777$ | 15:373$ | 15:790$ |
| Sellos de portarias de licença | — | — | 19:745$ | 10:120$ | 16:310$ | 27:350$ |
| Decretos do Governo concedendo licenças | — | — | 645$ | 615$ | 275$ | 800$ |

# 1ª DIVISÃO

# ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

# ESCRIPTORIO CENTRAL

Circularam neste escriptorio 102.700 processos de diversas naturezas, ou sejam, em média mensal, 8.558 e diaria 343, havendo dias de 800 até 900 processos em andamento. assim discriminados:

| | | |
|---|---|---|
| Officios | 12.000 | |
| Requerimentos | 48.900 | |
| Telegrammas | 3.000 | |
| Relatorios | 3.500 | |
| Pareceres | 3.000 | |
| Memmoranda | 10.000 | |
| Reclamações | 21.000 | |
| Cartas | 1.300 | 102.700 |

Nesses processos estão comprehendidos, originados do Escriptorio Central, os seguintes:

| | | |
|---|---|---|
| Officios á Directoria | 234 | |
| " diversos | 334 | |
| " circulares | 123 | |
| Memmoranda | 375 | 1.066 |

Foram organizadas a machina, 554 folhas, ou seja uma média mensal de 46, não incluidas as referentes á Secretaria e Directoria, tambem organizadas neste Escriptorio. Houve 1.500 averbações de emprestimos e 100 contractos para aluguel de casas, hypothecas, rapidos para Caixas, etc.

O serviço de registro de papeis e respectiva remessa, foi executado sem quaesquer reclamações, deste modo:

| | | |
|---|---|---|
| Para a Inspectoria da Receita | 53 | |
| " " " " Despesa | 70 | |
| " " " do Thesouro | 24 | |
| " " 2ª. Sub-Chefia | 15 | |
| " " 3ª. " " | 25 | |
| " o Archivo | 20 | |
| " a Secretaria | 58 | |
| " o Trafego | 30 | |
| " a Locomoção | 8 | |
| " " Via-Permanente | 25 | |
| " " Sub-Cont. Seccional | 10 | |
| Diversos destinos (urgentes) | 5 | 343 |

# JUNTA MEDICA

## Estatistica do anno de 1932

| MEZES | Total de laudos | LICENÇAS — DIAS | | | INSPECÇÃO DOMICILIAR | | | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Laudos | Pedidos | Concedidos | Art. 19 | D. Federal | Invalidos | |
| Janeiro | 183 | 176 | 6.515 | 6.115 | 7 | 23 | — | |
| Fevereiro | 162 | 158 | 6.293 | 6.510 | 3 | 20 | 1 | |
| Março | 161 | 155 | 6.105 | 5.130 | 6 | 12 | — | |
| Abril | 150 | 146 | 5.820 | 5.475 | 4 | 17 | — | |
| Maio | 159 | 159 | 6.610 | 5.665 | — | 10 | — | |
| Junho | 189 | 184 | 7.421 | 6.170 | 5 | 17 | — | |
| Julho | 111 | 107 | 5.905 | 5.085 | 4 | 15 | — | |
| Agosto | 153 | 148 | 5.540 | 4.935 | 5 | 11 | — | |
| Setembro | 124 | 122 | 5.695 | 5.010 | 2 | 17 | | |
| Outubro | 177 | 172 | 7.230 | 6.630 | 5 | 21 | — | |
| Novembro | 223 | 211 | 7.990 | 7.470 | 10 | 20 | 2 | |
| Dezembro | 238 | 230 | 7.995 | 7.130 | 7 | 19 | 1 | |
| TOTAL | 2.030 | 1.968 | 79.089 | 71.935 | 58 | 103 | 4 | |

# Gabinete medico-cirurgico

## POSTO DE S. DIOGO

### ESTATISTICA DAS HOSPITALIZAÇÕES E DOS SERVIÇOS MEDICOS AOS VICTIMADOS POR ACCIDENTES EM SERVIÇO

| Especificação | Quantidade | Observações |
|---|---|---|
| Ferimentos | 496 | |
| Contusões | 160 | |
| Corpos extranhos | 22 | |
| Curativos subsequentes | 2730 | |
| Hospitalisações | 148 | |
| TOTAL | 3556 | |

# GABINETE OPHTALMOLOGICO

## Quadro demonstrativo dos empregados inspeccionados neste Gabinete, para promoção, e dos candidatos a admissão e readmissão

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Machinistas — 39 — | Acceitos | — 27 — | | |
| | Regeitados | — 12 — | Motivos | Visão insufficiente 10<br>Daltonismo 2 |
| Foguistas — 22 | Acceitos | — 10 | | |
| | Regeitados | 12 | Motivos | Visão insufficiente 9<br>Daltonismo 3 |
| Graxeiros — 27 — | Acceitos | — 25 — | | |
| | Regeitados | — 2 — | Motivo | Visão insufficiente 2 |
| Readmissão — 7 — | Acceitos | Operarios | 3 | |
| | | Guardas-Cancella | 3 | |
| | | Graxeiros | 1 | |
| Admissão — 6 — | Acceitos | Graxeiros | 6 | |
| Reversão — 2 — | Acceitos | Enc. de Officina | 1 | |
| | | Mestre de Linha | 1 | |
| — 103 | | | | |

# ESTUFA DE DESINFECÇÃO

Essa estufa funccionou diariamente durante todo o anno no serviço de desinfecção do material dos carros dormitorio.

Não obstante a ultima reforma desta Estrada haver extincto o Serviço Sanitario, o trabalho de desinfecção continua a ser feito com optimos resultados, passando pela estufa ininterruptamente colchões, travesseiros etc.

# INSPECTORIA DA RECEITA

Foi feita a revisão de 3.111.124 despachos, extrahidas 77.929 reposições, na importancia de 546:417$050, das quaes entraram em renda 68.184, na importancia de 372:942$100, conforme se verifica do quadro n. 7.

Das restantes foram annulladas 3.005, no valor de 59:844$550, estando as demais em processo.

O numero de despachos effectuados durante o anno foi de 3.111.124, conforme demonstração abaixo:

| | 1931 | 1932 |
|---|---|---|
| *Trafego Proprio:* | | |
| Mercadorias pagas | 235.725 | 226.780 |
| " a pagar | 448.639 | 420.781 |
| Encommendas | 1.198.387 | 1.380.650 |
| Animaes | 13.627 | 13.251 |
| *Além Norte para Central:* | | |
| Mercadorias pagas | — | — |
| " a pagar | 29.095 | 16.566 |
| Encommendas | 27.607 | 14.216 |
| Animaes | 905 | 396 |
| *Central para Além Norte:* | | |
| Mercadorias pagas | 9.103 | 3.699 |
| " a pagar | 33.723 | 9.289 |
| Encommendas | 44.526 | 14.841 |
| Animaes | 75 | 62 |
| *Filiadas para Central:* | | |
| Mercadorias pagas | 6.483 | 7.691 |
| " a pagar | 52.225 | 40.837 |
| Encommendas | 94.743 | 73.692 |
| Animaes | 960 | 602 |
| *Central para Filiadas:* | | |
| Mercadorias pagas | 19.388 | 125.429 |
| " a pagar | 223.127 | 29.716 |
| Encommendas | 116.177 | 732.570 |
| Animaes | 234 | 56 |
| Total | 2.553.749 | 3.111.124 |

Foram extrahidas 1.895 notas de credito, no valor de 124:392$400, assim discriminadas:

| | |
|---|---|
| 619 — Para conductores de trem — 50 % das multas de passagens nos trens do interior | 4:157$400 |
| 251 — Para agentes, conferentes, guardas, inspectores, etc. | 9.242$200 |

1.025 — Para restituições de importancias enviadas a maior na renda pelas agencias ..... 110:992$800

RECLAMAÇÕES — Foram apresentadas 1.212 reclamações de excesso de fréte, sendo 1.172 de trafego proprio e mutuo e 40 de trafego directo.

*Foram deferidas*:

505 — de trafego proprio e mutuo, no valor de ..... 133:258$200

35 — de trafego directo, no valor de ..... 7:887$500

Total ..... 141:145$700

*Foram indeferidas*:

88 — de trafego proprio e mutuo.

1 — de trafego directo.

*Dependem de liquidação*:

579 — de trafego proprio e mutuo

4 — de trafego directo

Foram recebidos 891 processos referentes a multa (falsa declaração).

Foram liquidados 410 e estão em andamento 481.

## EXPEDIENTE

*Executou-se os seguintes serviços* :

| | |
|---|---|
| Papeis de expediente das estações protocollados ..... | 462.637 |
| Papeis de renda das estações protocollados e conferidos..... | 758.589 |
| Registro de processos..... | 25.257 |
| Memmoranda expedidos..... | 2.014 |
| Guias conferidas..... | 153.851 |
| Guias extrahidas..... | 25.999 |
| Processos archivados..... | 3.845 |
| Processos diversos..... | 147.571 |
| " de reposições..... | 25.284 |
| Pedidos de bilhetes..... | 3.250 |
| " " passes para funccionarios..... | 1.215 |
| " " " c/ 50 % e gratis..... | 777 |
| " " assignaturas..... | 1.900 |
| Bolças de expediente..... | 128.352 |

Os trabalhos das diversas turmas em que se divide o serviço da Inspectoria da Receita foram executados com regularidade, e o vulto do serviço de cada uma dellas póde ser avaliado pelos quadros annexos.

Renda das estações arrecadada durante o anno de 1932

# RENDA DAS ESTAÇÕES ABAIXO, ARRE

QUADRO N. 1

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| D. Pedro II | 8.153:600$500 | 1.306:091$100 | 16:933$700 | 29$400 | 417$400 |
| Maritima | — | 205:580$300 | 469:121$450 | 5.892:709$600 | 12.866:260$600 |
| S. Diogo | 113$600 | 318:248$000 | 8:764$200 | 206:778$600 | 1.933:955$900 |
| Agencia Exprinter | 35:297$200 | — | — | — | — |
| Agencia Barcellos | — | — | — | — | — |
| Agencia Pestana—Rio | — | 187:918$400 | — | 43:360$200 | — |
| C. T. e Carruagens | — | 88:524$400 | — | 46:678$500 | — |
| C. Expr. Federal | — | 51:373$100 | — | 34:895$700 | — |
| Agencia Central | — | 114:787$700 | — | 31:486$800 | — |
| Agencia A. Barroso | 1.571:739$050 | — | — | — | — |
| Agencia Honorio | — | 190:895$600 | — | 32:071$800 | — |
| Lauro Muller | 192:899$000 | 1:060$900 | — | — | — |
| S. Christovão | 68:229$000 | 1:919$400 | — | — | — |
| Mangue'ra | 85:925$700 | 936$300 | — | 720$600 | 5:126$800 |
| S. Francisco Xavier | 90:994$500 | 3:392$700 | — | — | 1$200 |
| Rocha | 65:610$400 | 812$500 | — | — | — |
| Riachuelo | 146:871$000 | 1:453$300 | — | — | — |
| Sampaio | 106:471$300 | 630$000 | — | — | — |
| Engenho Novo | 252:829$100 | 11:165$700 | 706$800 | 19:685$500 | 383:205$500 |
| Meyer | 509:976$100 | 1:775$700 | — | — | 47$700 |
| Todos os Santos | 295:103$400 | 1.420$100 | — | — | — |
| Engenho de Dentro | 653:469$500 | 5·807$600 | — | 16:981$100 | 166:969$800 |
| Encantado | 328:472$900 | 840$800 | — | — | — |
| Piedade | 536:679$700 | 1:878$600 | — | 782$800 | 6:055$100 |
| Quintino Bocayuva | 429:011$90 | 1:845$200 | 3$600 | 8:431$300 | 139:066$400 |
| Cascadura | 1.452·903$700 | 18:536$100 | 59$300 | 3:818$700 | 732$700 |
| Madureira | 1.044:814$800 | 16:607$700 | — | — | 1$400 |
| D. Clara | 190·840$000 | 48:702$400 | 3$700 | 41:309$600 | 334:090$200 |
| Oswaldo Cruz | 335:322$600 | 4:639$400 | 50:135$900 | 7:292$100 | 116:459$500 |
| P. Bento Ribeiro | 430:907$600 | 2:441$800 | — | 778$600 | 5:510$800 |
| Marechal Hermes | 278:292$400 | 1:573$400 | 15$500 | 709$300 | 3:094$200 |
| Deodoro | 226:755$000 | 4:000$600 | 2.319$500 | 4:986$400 | 25:027$800 |
| Ricardo de Albuquerque | 165:960$500 | 1:122$200 | 59$500 | 248$400 | 12·223$100 |
| Anchieta | 291:877$600 | 1:889$900 | 62$700 | 571$500 | 16:615$800 |
| Nilopolis | 441:791$600 | 6:289$700 | 9:399$000 | 19:136$500 | 35:988$700 |
| Mesquita | 100:219$700 | 1:122$600 | 57$900 | 46:880$400 | 5·799$000 |
| Nova Iguassu' | 295:607$650 | 11:739$500 | 17:209$600 | 99:440$000 | 60:256$500 |
| A transportar | 18.778:388$000 | 2.617:022$700 | 574:852$350 | 6.559:783$400 | 16.116:876$100 |

# CADADA DURANTE O ANNO DE 1932

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 2:620$600 | 32:584$200 | 608:577$200 | 157:893$400 | 10.278:747$500 | 12.752:643$500 |
| 2$400 | 277:584$300 | 1.354:682$900 | 404:055$800 | 21.469:997$350 | 26.808:743$929 |
| 42$200 | 42:326$600 | 193:213$000 | 50:242$900 | 2.753:685$000 | 2.200:806$800 |
| — | 270$400 | 3:560$600 | 809$400 | 39:937$600 | 55:370$250 |
| — | — | — | — | — | — |
| — | 821$700 | 14:912$400 | 4:766$300 | 251:779$000 | 252:235$600 |
| — | 389$600 | 9:219$600 | 2:797$800 | 147:609$900 | 102:508$000 |
| — | 526$700 | 6:328$200 | 1:939$200 | 95:062$900 | 92:277$500 |
| — | 1:187$100 | 7:686$700 | 2:230$900 | 157:379$200 | 108:829$300 |
| — | — | 154:598$800 | 34:996$200 | 1.761:334$050 | 2.256:293$900 |
| — | 2:414$200 | 13:314$100 | 4:381$500 | 243:077$200 | 199:898$300 |
| — | 75$100 | 265$000 | 267$100 | 194:567$100 | 207:694$600 |
| 4$000 | 44$000 | 289$800 | 239$100 | 70:725$300 | 69:763$800 |
| — | 19$600 | 707$700 | 278$500 | 93:715$200 | 104:027$800 |
| — | 177$000 | 357$800 | 233$800 | 95:157$000 | 123:508$500 |
| — | 25$200 | 104$100 | 74$200 | 66:626$400 | 80:395$200 |
| — | 32$500 | 196$600 | 140$600 | 148:694$000 | 162:836$400 |
| — | 29$200 | 90$800 | 64$100 | 107:285$400 | 115:326$400 |
| — | 4:104$100 | 39:033$400 | 9:544$000 | 720:274$100 | 663:143$900 |
| — | 96$200 | 292$300 | 253$200 | 512:441$200 | 568:854$000 |
| 3$000 | 39$900 | 217$500 | 176$200 | 296:960$100 | 330:396$100 |
| 27$200 | 1:132$100 | 16:958$600 | 4:400$200 | 865:746$100 | 972:052$800 |
| — | 22$100 | 175$000 | 158$900 | 329:669$700 | 360:910$900 |
| — | 155$900 | 938$200 | 397$700 | 546:888$000 | 586:271$200 |
| — | 3:349$600 | 13:283$100 | 3:470$000 | 598:461$100 | 606:800$100 |
| 2$300 | 806$600 | 17:977$050 | 5:621$500 | 1.500:457$950 | 1.549:814$000 |
| 7$100 | 1:393$200 | 2:338$400 | 2:195$700 | 1.067:358$300 | 1.060:504$500 |
| — | 16:670$600 | 42:672$600 | 9:779$200 | 684:068$300 | 540:108$900 |
| 25$500 | 1:469$000 | 15:688$300 | 4:275$100 | 535:307$400 | 551:304$000 |
| 58$500 | 406$100 | 916$100 | 533$100 | 441:552$600 | 433:869$400 |
| — | 396$800 | 545$000 | 357$900 | 284:954$500 | 284:748$400 |
| 28$200 | 1:729$200 | 5:072$800 | 1:931$000 | 271:651$500 | 257:727$050 |
| 99$900 | 334$100 | 1:026$500 | 397$500 | 181:471$700 | 158:594$250 |
| 107$600 | 402$400 | 1:748$100 | 567$400 | 313:843$000 | 287:710$050 |
| 505$900 | 2:033$200 | 6:230$050 | 2:094$400 | 523:469$050 | 510:953$050 |
| 105$100 | 500$600 | 4:454$100 | 1:293$100 | 160:432$500 | 184:139$400 |
| 142$750 | 4:721$800 | 16:973$300 | 5:418$950 | 511:510$050 | 590:691$250 |
| 3:782$250 | 398:270$900 | 2.554:645$700 | 718:275$850 | 48.321:897$250 | 56.191:753$029 |

**QUADRO N. 1** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | 18.778:388$000 | 2.617:022$700 | 574:852$350 | 6.559:783$400 | 16.116:876$100 |
| Morro Agudo | 40:728$700 | 5:079$900 | 95$200 | 26:065$500 | 10:862$500 |
| Austin | 34:347$400 | 4:938$200 | 129$000 | 17:976$000 | 9:691$500 |
| Queimados | 39:226$600 | 2:925$600 | 1:145$000 | 2:606$800 | 17:282$300 |
| Belém | 137:355$950 | 3:109$000 | 3:352$200 | 5:063$400 | 9:540$300 |
| Guedes da Costa | 46$900 | 20$600 | 46$500 | 26$100 | — |
| Mario Bello | 3:136$800 | 336$800 | 15$400 | 1:365$900 | 405$900 |
| Serra | 5:247$200 | 389$700 | 31$600 | 511$800 | 2:160$500 |
| Scheid | 2:276$050 | 158$800 | 14$000 | 20$200 | 147$100 |
| Pa[illegible] | 6:746$400 | 501$300 | 29$600 | 6:221$200 | 2:516$000 |
| Paulo Frontin | 42:425$250 | 3:931$400 | 204$300 | 13:619$700 | 36:625$100 |
| Humberto Antunes | 15 476$550 | 4:759$400 | 108$600 | 4:492$300 | 51:648$500 |
| Eng. Nery Ferreira | 48:366$050 | 14:596$600 | 164$300 | — | — |
| Mendes | 8:509$100 | 3:128$000 | 345:268$600 | 491:016$400 | 62:655$300 |
| Martins Costa | 6:111$350 | 551$800 | 23$500 | 189$400 | 2:031$400 |
| Sant'Anna | 34:349$250 | 3:100$800 | 351$300 | 8:187$800 | 20:016$100 |
| Morsing | 10:818$600 | 1:112$100 | 182$700 | 692$100 | 7:086$400 |
| Ba[illegible] | 698:205$000 | 77:349$000 | 24:621$900 | 46:391$900 | 211:212$500 |
| Ypiranga | 8:711$450 | 596$400 | 121$700 | 888$700 | 7:839$900 |
| Demetrio Ribeiro | 5:379$150 | 2:289$700 | 73$000 | 1:306$500 | 1:824$300 |
| Barão de Vassouras | 31:716$450 | 18.901$000 | 250$600 | 1:[illegible]$100 | 13:279$800 |
| Juparanã | 43:254$300 | 2:691$500 | 1:035$800 | 4:016$200 | 18:405$100 |
| Teixeira Leite | [illegible] | 1.[illegible] | 150$700 | 1:[illegible] | 1:265$700 |
| Sebastião Lacerda | 18:[illegible] | 5:7[illegible] | 199$900 | 4:012$700 | 10:616$300 |
| Alliança | 12:197$300 | 1.7[illegible] | 124$000 | 9:91[illegible] | 13:35[illegible] |
| C[illegible] | 3:810$200 | 730$700 | 78$100 | 1:307$000 | 726$400 |
| Carlos Niemeyer | 3:15[illegible] | 804$100 | 50$500 | 4:733$200 | 19$900 |
| Andrade Pinto | 17:151$100 | 19:219$600 | 172$300 | 9:639$600 | 22:841$200 |
| Vieira Cortez | 12:714$400 | 4:[illegible] | 1:165$100 | 2:892$700 | 11:620$100 |
| Parahyba do Sul | 75:276$[illegible] | 11:6[illegible] | 652$800 | 29:756$100 | 50:584$300 |
| Barão de Angra | 3:480$600 | [illegible] | 38$500 | 890$600 | 4:370$800 |
| Entre Rios | 245:[illegible] | 91:377$[illegible] | 2.907$300 | 88:123$000 | 195:182$900 |
| Fernandes Pinheiro | 2:170$[illegible] | 176$200 | 19$100 | 1:120$900 | 1:261$400 |
| S[illegible] | 8:448$000 | 3:515$100 | 2:198$800 | 1:506$500 | 18:312$900 |
| Souza Aguiar | 4:686$750 | 2:108$100 | 605$900 | 341$500 | 2:525$200 |
| Parahybuna | 5:654$800 | 2:386$100 | 85$600 | 537$800 | 8:980$000 |
| Affonso Arinos | 29:475$500 | 52:559$000 | 74$600 | 1:720$400 | 12:005$100 |
| A Transportar | 20.450:070$000 | 2.966:192$100 | 960:238$250 | 7.349:893$700 | 16.964:809$900 |

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 3:782$250 | 398:270$900 | 2.554:645$700 | 718:275$850 | 48.321.897$250 | 56.191:753$029 |
| 57$300 | 1:738$800 | 3:367$500 | 1:176$600 | 89:172$000 | 162:581$600 |
| 26$700 | 474$600 | 2:589$500 | 972$800 | 71:145$700 | 90:216$500 |
| 108$900 | 901$700 | 1:688$300 | 808$550 | 66:693$750 | 68:167$000 |
| 365$850 | 597$900 | 12:339$350 | 5:345$850 | 177:069$800 | 184:079$100 |
| — | 2$400 | 4$300 | 2$600 | 149$400 | 110$700 |
| 11$900 | 59$100 | 574$300 | 417$300 | 6:323$400 | 6:703$100 |
| 19$050 | 52$100 | 791$400 | 529$800 | 9:733$150 | 10:108$550 |
| 12$800 | 25$600 | 313$500 | 223$100 | 3:191$150 | 3:713$800 |
| 47$200 | 98$000 | 1:531$000 | 789$400 | 18:480$100 | 22:586$400 |
| 514$550 | 984$100 | 8:923$250 | 4:155$750 | 111:383$400 | 120:842$300 |
| 47$950 | 612$800 | 6:782$950 | 2:695$650 | 86:624$700 | 85:895$200 |
| 4$800 | 11:962$500 | 7:307$550 | 3:868$500 | 86:270$300 | 75:103$850 |
| 16$100 | 6:668$100 | 83:214$600 | 21:588$000 | 1.022:064$200 | 482:977$170 |
| 4$000 | 73$300 | 962$450 | 715$100 | 10:662$300 | 9:715$950 |
| 186$500 | 3:154$900 | 6:370$050 | 3:304$400 | 79:021$100 | 68:383$300 |
| 85$500 | 404$400 | 1:900$400 | 1:246$050 | 23:528$250 | 25:882$000 |
| 674$950 | 5:249$500 | 101:679$200 | 31:856$100 | 1.197:240$950 | 1.371:812$200 |
| 188$600 | 174$300 | 1:846$200 | 927$200 | 21:294$450 | 22:124$150 |
| 45$450 | 133$100 | 1:015$100 | 532$650 | 12:598$950 | 13:475$750 |
| 296$800 | 380$600 | 6:378$300 | 3:098$950 | 78:846$600 | 78:465$700 |
| 525$000 | 621$700 | 6:885$100 | 2:776$100 | 80:210$800 | 92:119$400 |
| 121$100 | 89$800 | 774$200 | 390$400 | 9:589$300 | 9:486$650 |
| 460$100 | 329$400 | 3:739$800 | 1:401$250 | 45:268$350 | 58:159$850 |
| 63$800 | 428$600 | 3:476$700 | 1:318$050 | 42:605$550 | 45:731$200 |
| 15$750 | 47$000 | 694$100 | 342$150 | 7:800$700 | 9:394$700 |
| 14$800 | 170$400 | 848$700 | 368$500 | 10:160$300 | 11:613$500 |
| 370$100 | 850$500 | 6:211$300 | 2:068$900 | 78:531$600 | 68:830$800 |
| 136$050 | 482$500 | 2:975$550 | 1:214$850 | 38:072$050 | 27:988$150 |
| 219$450 | 1:118$900 | 16:712$150 | 6:227$700 | 201:159$050 | 239:590$550 |
| 67$050 | 2:960$100 | 1:069$250 | 592$600 | 13:764$150 | 8:384$800 |
| 289$850 | 11:193$900 | 49:925$900 | 16:749$800 | 700:783$950 | 522:359$100 |
| 54$800 | 62$400 | 449$450 | 225$300 | 5:540$200 | 5:099$750 |
| 167$400 | 257$800 | 3:088$650 | 1:139$150 | 38:635$200 | 40:581$700 |
| 30$900 | 108$000 | 968$300 | 409$600 | 11:783$950 | 10:594$250 |
| 152$550 | 333$300 | 1:575$850 | 598$150 | 20:304$450 | 20:627$450 |
| 236$900 | 342$300 | 9:383$400 | 2:750$900 | 108:548$100 | 60:977$950 |
| 9:422$750 | 451:415$200 | 2.913:003$300 | 841:103$600 | 52.906:148$600 | 60.326:237$149 |

**QUADRO N. 1** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | 20.450:070$000 | 2.966:192$100 | 960:238$250 | 7.349:893$500 | 16.964:809$900 |
| Sobragy | 15:700$200 | 14:772$000 | 1:281$100 | 509$000 | 11:550$900 |
| Cotegipe | 5:846$050 | 10:946$300 | 678$400 | 172$000 | 4:042$600 |
| Mathias Barbosa | 66:792$850 | 6:512$700 | 160$500 | 280$100 | 23:086$900 |
| Cedofeita | 5:728$850 | 1:766$600 | 87$600 | 80$200 | 940$000 |
| Retiro | 12:998$650 | 1:057$400 | 89$200 | 5:224$500 | 28:502$000 |
| Juiz de Fóra | 727:485$000 | 129:178$500 | 1:842$400 | 63:468$900 | 1.248:142$900 |
| Mariano Procopio | 57:551$500 | 13:067$600 | 191$800 | 36:777$500 | 202:560$100 |
| Francisco Bernardino | 10:718$250 | 5:311$400 | 925$300 | 91$800 | 3:495$400 |
| Bemfica | 12:370$550 | 59:765$400 | 35:881$900 | 239$300 | 3:032$400 |
| Dias Tavares | 4:245$900 | 2:139$800 | 2:680$300 | 210$700 | 326$000 |
| Chapéo d'Uvas | 10:135$000 | 5:187$500 | 61:973$700 | 283$200 | 4:539$800 |
| Ewbank da Camara | 23:544$350 | 34:468$200 | 207$400 | 40:057$200 | 33:520$700 |
| Sergio Macedo | 2:124$550 | 297$300 | — | — | $300 |
| Santos Dumont | 173:686$000 | 148:403$100 | 1:971$200 | 57:325$100 | 265:385$500 |
| Mantiqueira | 10:454$850 | 68:368$300 | 6:234$600 | 2:146$800 | 18:607$900 |
| Rocha Dias | 3:780$200 | 163$500 | 420$500 | 87$200 | 132$000 |
| Joao Ayres | 8:111$100 | 30:915$800 | 2:329$800 | 1:503$800 | 16:458$600 |
| Sitio | 40:391$950 | 54:837$100 | 85:890$300 | 15:234$100 | 28:759$600 |
| Dr. Sá Freire | 2:588$900 | 1:965$700 | 147$600 | 1:695$800 | 4:530$700 |
| Barbacena | 308:042$950 | 49:2[illegible]8$100 | 394$900 | 21:339$200 | 357:036$400 |
| Sanatorio | 5:807$800 | 8:08[illegible]$700 | 115$000 | 3:497$000 | 22:696$500 |
| Alfredo Vasconcellos | 3:400$550 | 208$100 | 458$200 | 2:934$900 | 1:895$200 |
| Bias Fortes | 1:274$150 | 102$700 | 51$500 | 29$700 | 39$300 |
| Ressaquinha | 27:844$750 | 39:152$800 | 912$600 | 37:218$200 | 75:965$900 |
| Hermillo Alves | 5:382$950 | 631$800 | 132$200 | 2:485$400 | 2:704$400 |
| Carandahy | 43:702$950 | 25:682$200 | 694$200 | 94:853$600 | 67:531$500 |
| Herculano Penna | 1:106$400 | 108$600 | 50$800 | 378$200 | 35:648$100 |
| Pedra do Sino | 3:175$150 | 698$700 | 426$000 | 227$600 | 7:692$800 |
| Christiano Ottoni | 17:183$050 | 11:346$800 | 14:496$000 | 3:151$800 | 27:488$400 |
| Buarque de Macedo | 9:247$300 | 8:518$200 | 2:475$200 | 453$100 | 13:503$900 |
| Lafayette | 198:046$600 | 58:348$700 | 109:387$900 | 20:762$800 | 274:324$200 |
| Gagé | 5:405$200 | 295$600 | 43$800 | 497$800 | 1:318$400 |
| Dr. J. Murtinho | 12:622$700 | 1:016$000 | 185$000 | 684$800 | 6:446$300 |
| Lobo Leite | 6:195$300 | 1:088$800 | 117$800 | 2:049$100 | 11:466$200 |
| Chrockatt de Sá | 3:138$850 | 186$400 | 48$600 | 245$300 | 491$600 |
| Burnier | 29:228$150 | 903$100 | 139$000 | 343$000 | 16:536$500 |
| A transportar | 22.352:130$100 | 3.760:991$600 | 1.290:948$950 | 7.766:082$200 | 19.785:209$800 |

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 9:422$750 | 451:415$200 | 2.913:003$300 | 841:103$600 | 52.906:148$600 | 60.326:237$149 |
| 57$850 | 476$600 | 3:962$650 | 1:482$050 | 49:792$350 | 56:047$150 |
| 95$150 | 203$300 | 2:034$350 | 865$650 | 24:883$800 | 23:555$700 |
| 77$750 | 542$600 | 7:038$750 | 2:269$250 | 106:671$400 | 104:268$700 |
| 9$300 | 58$800 | 249$950 | 119$200 | 9:085$500 | 9:053$900 |
| 24$200 | 314$000 | 3:176$750 | 907$200 | 52:293$900 | 37:249$250 |
| 989$850 | 12:200$800 | 194:795$900 | 49:332$650 | 2.427:437$500 | 2.564:345$370 |
| 359$450 | 1:060$300 | 27:511$300 | 7:117$450 | 346:197$000 | 292:766$450 |
| 61$200 | 180$700 | 946$200 | 346$100 | 22:076$350 | 22:607$200 |
| 128$200 | 154$500 | 13:603$850 | 3:629$000 | 158:205$100 | 127:200$700 |
| 11$950 | 35$700 | 775$250 | 499$000 | 8:512$600 | 8:598$200 |
| 112$000 | 842$000 | 7:905$450 | 2:404$600 | 93:383$250 | 44:041$750 |
| 305$200 | 469$500 | 11:601$550 | 3:561$850 | 147:735$950 | 112:631$950 |
| 4$200 | 14$400 | 258$400 | 152$050 | 2:851$200 | 2:795$300 |
| 484$550 | 11:108$000 | 60:409$450 | 16:353$200 | 735:126$100 | 658:951$400 |
| 171$650 | 433$200 | 9:954$300 | 2:739$400 | 119:111$000 | 54:466$500 |
| 6$000 | 56$000 | 482$100 | 204$050 | 5:331$550 | 6:144$950 |
| 101$800 | 216$300 | 5:246$750 | 1:611$900 | 66:49[illegible]$450 | 56:775$500 |
| 1:400$000 | 4:562$200 | 20:615$000 | 5:606$400 | 257:296$650 | 162:414$050 |
| 84$700 | 94$500 | 1:002$000 | 399$350 | 12:509$350 | 11:739$250 |
| 433$050 | 3:512$100 | 68:297$600 | 17:939$750 | 826:295$050 | 839:093$850 |
| 56$800 | 439$800 | 3:536$850 | 1:202$000 | 45:439$450 | 48:008$850 |
| 51$000 | 118$900 | 914$550 | 361$700 | 10:343$100 | 12:346$700 |
| — | 12$600 | 181$800 | 95$450 | 1:778$200 | 2:489$450 |
| 346$800 | 1:202$100 | 16:086$150 | 4:721$650 | 203:450$950 | 242:373$900 |
| 39$250 | 186$700 | 844$400 | 351$900 | 10:759$000 | 12:357$450 |
| 1:518$250 | 995$600 | 20:557$050 | 6:016$950 | 261:552$300 | 305:523$700 |
| 68$650 | 752$800 | 3:077$100 | 866$950 | 41:716$600 | 46:248$100 |
| 95$850 | 237$500 | 1:100$100 | 396$900 | 14:050$600 | 18:210$050 |
| 361$600 | 2:181$180 | 6:826$550 | 2:075$500 | 85:110$880 | 118:293$980 |
| 232$800 | 351$300 | 3:074$700 | 1:003$300 | 38:860$500 | 43:724$100 |
| 919$950 | 7:585$400 | 60:642$750 | 16:850$350 | 746:868$650 | 843:114$350 |
| 50$200 | 42$000 | 656$650 | 349$750 | 7:659$400 | 8:881$650 |
| 82$200 | 162$400 | 2:091$150 | 828$200 | 24:118$750 | 32:742$450 |
| 233$200 | 299$600 | 1:835$200 | 683$850 | 23:969$050 | 34:425$900 |
| 27$600 | 32$500 | 410$008 | 166$250 | 4:747$900 | 4:028$650 |
| 337$850 | 201$200 | 4.601$300 | 1:473$100 | 53:763$200 | 48:275$950 |
| 18:762$800 | 502:662$280 | 3.478:752$950 | 996:087$500 | 59.951:628$180 | 67.342:029$599 |

**QUADRO N. 1** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | 22.352:130$100 | 3.760:991$600 | 1.290:948$950 | 7.766:082$200 | 19.785:209$800 |
| Eng. Corrêa | 13:186$800 | 3:700$600 | 352$800 | 6:078$800 | 8:760$600 |
| Itabirito | 46:372$450 | 7:897$700 | 206$200 | 21:144$000 | 171:890$500 |
| Esperança | 6:953$300 | 897$000 | 858$200 | 5:507$200 | 75:794$600 |
| Aguiar Moreira | 3:085$750 | 75$100 | 398$500 | 1:209$100 | 140$800 |
| Rio Acima | 17:872$900 | 1:218$000 | 135$400 | 4:029$800 | 31:095$700 |
| Honorio Bicalho | 11:864$350 | 705$800 | 173$500 | 114$700 | 53:385$700 |
| Raposos | 77:215$350 | 10:933$200 | 119$500 | 15:979$000 | 876:034$100 |
| Sabará | 129:536$750 | 5:104$900 | 232$500 | 13:747$100 | 45:192$100 |
| General Carneiro | 29:472$750 | 577$000 | 448$700 | 7:450$100 | 1:796$900 |
| Capitão Eduardo | 4:685$350 | 253$000 | 128$000 | 9:429$200 | 1:505$700 |
| Santa Luzia | 59:485$700 | 7:202$800 | 335$400 | 7:315$800 | 67:674$500 |
| Ribeirão da Matta | 4:2[illegible]$350 | 935$300 | 560$700 | 491$800 | 237$500 |
| Vespasiano | 15:370$000 | 3:541$700 | 465$100 | 16:234$600 | 112:826$800 |
| Nova Granja | 3:024$350 | 1:049$700 | 52$200 | 468$400 | 1:047$400 |
| Dr. Lund | 6:144$100 | 1:632$600 | 542$800 | 198$000 | 2:959$100 |
| Pedro Leopoldo | 16:885$200 | 8:379$500 | 7:135$300 | 893$600 | 101:102$000 |
| Mattozinhos | 10:[illegible]$350 | 5:623$400 | 570$700 | 20:250$800 | 19:438$900 |
| Peripery | 4:651$700 | 5:872$000 | 301$700 | 1:591$600 | 5:790$700 |
| Arcoverde | 1:8[illegible]$350 | 1:901$100 | 265$300 | 444$000 | 549$900 |
| Prudente de Moraes | 7:599$050 | 3:138$100 | 309$300 | 1:769$700 | 6:977$000 |
| Sete Lagoas | 83:791$150 | 34:102$900 | 2:220$000 | 21:889$800 | 306:071$500 |
| Wenceslau Braz | 1:492$900 | 157$600 | 18$000 | 332$200 | 7[illegible] |
| Silva Xavier | 4:045$350 | 2:684$400 | 463$000 | 89$200 | 4:210$500 |
| Carvalho de Almeida | 6:552$500 | 3:727$400 | 68[illegible]$500 | 1:297$200 | 67:[illegible] |
| Araçá | 16:388$650 | 6:441$600 | 56:217$500 | 1:087$400 | 33:2[illegible] |
| Cordisburgo | 21:351$200 | 3:548$100 | 131:110$500 | 713$600 | 19:[illegible] |
| Maquiné | 3:496$200 | 968$300 | 1:256$000 | 251$900 | 65[illegible]$700 |
| Mascarenhas | 6:041$700 | 783$500 | 34:012$000 | 366$000 | 3:7[illegible] |
| Gustavo da Silveira | 4:841$450 | 407$200 | 252:140$500 | 4:615$800 | 28:21[illegible] |
| Curvello | 132:373$300 | 61:817$500 | 35:755$500 | 20:720$300 | 5[illegible] |
| Tamboril | 3:149$300 | 417$000 | 151$500 | 348$000 | 988$300 |
| Osorio de Almeida | 4:620$950 | 651$900 | 15:827$900 | 5$600 | 1:586$600 |
| Corintho | 129:103$750 | 9:022$000 | 483$500 | 2:020$300 | 65:741$100 |
| Aporá | 2:448$850 | 549$500 | 658$600 | 315$400 | 4:593$800 |
| Dr. Francisco Sá | 7:563$350 | 1:893$700 | 1:464$800 | 263$700 | 11:877$900 |
| A transportar | 23.240:475$500 | 3.958:797$200 | 1.838:103$750 | 7.945:745$400 | 22.504:123$000 |

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 18:762$800 | 502:662$280 | 3.478:752$950 | 996:087$500 | 59.951:628$180 | 67.342:029$599 |
| 128$500 | 198$400 | 2:884$300 | 1:003$300 | 36:294$100 | 42:921$650 |
| 1:933$400 | 1:822$400 | 20:788$150 | 6:048$250 | 278:103$050 | 278:389$450 |
| 181$800 | 96$900 | 7:717$950 | 2:451$700 | 99:685$650 | 62:182$200 |
| 59$950 | 53$200 | 478$450 | 192$000 | 5:333$850 | 6:574$500 |
| 171$300 | 2:894$600 | 4:744$700 | 1:598$450 | 63:760$850 | 57:484$550 |
| 69$100 | 449$600 | 5:943$600 | 1:590$600 | 74:296$950 | 35:210$750 |
| 318$500 | 2:249$000 | 85:471$250 | 21:377$400 | 1.089:697$300 | 1.022:602$650 |
| 240$900 | 968$500 | 11:483$800 | 3:750$150 | 210:255$800 | 205:927$750 |
| 108$650 | 176$300 | 2:475$050 | 766$850 | 42:868$100 | 42:474$050 |
| 33$750 | 112$900 | 1:124$800 | 305$700 | 17:465$600 | 20:031$450 |
| 593$300 | 590$300 | 9:479$400 | 3:052$300 | 146:725$500 | 124:992$250 |
| 78$700 | 35$800 | 609$350 | 400$500 | 7:609$200 | 8:346$150 |
| 745$150 | 917$100 | 12:934$950 | 3:759$100 | 166:795$000 | 141:000$850 |
| 144$200 | 53$300 | 586$400 | 278$500 | 6:704$450 | 5:994$950 |
| 99$100 | 127$300 | 1:114$050 | 468$950 | 13:286$000 | 10:112$300 |
| 235$900 | 433$800 | 12:261$050 | 3:361$800 | 150:691$150 | 127:498$850 |
| 182$600 | 314$300 | 4:712$950 | 1:539$150 | 63:166$050 | 46:363$000 |
| 206$000 | 351$100 | 1:491$950 | 548$950 | 20:78[illegible]$700 | 24:558$800 |
| 50$200 | 54$600 | 465$900 | 206$900 | 5:561$750 | 5:811$000 |
| 133$550 | 213$700 | 1:801$600 | 779$900 | 22:721$900 | 23:085$250 |
| 349$800 | 6:505$600 | 39:510$600 | 10:721$250 | 496:168$600 | 478:374$650 |
| 20$450 | 16$500 | 213$500 | 108$500 | 2:422$950 | 2:631$100 |
| 34$100 | 102$400 | 1:007$150 | 383$100 | 13:019$000 | 12:280$150 |
| 176$000 | 614$900 | 6:742$650 | 1:897$750 | 89:382$900 | 102:737$750 |
| 338$050 | 414$800 | 10:279$550 | 2:759$150 | 127:166$000 | 108:014$800 |
| 425$450 | 10:526$000 | 17:114$300 | 4:289$000 | 211:538$950 | 310:453$550 |
| 23$400 | 91$200 | 615$300 | 239$500 | 7:622$500 | 25:180$950 |
| 48$000 | 86$800 | 4:185$400 | 1:072$350 | 50:326$950 | 42:554$200 |
| 119$000 | 91$900 | 25:320$300 | 6:442$650 | 322:192$400 | 292:825$250 |
| 713$200 | 3:768$500 | 74:430$700 | 19:516$650 | 935:639$550 | 1.016:805$550 |
| 61$800 | 22$100 | 515$600 | 195$600 | 5:849$500 | 7:136$700 |
| 15$050 | 132$700 | 2:171$650 | 590$650 | 25:603$000 | 15:315$700 |
| 609$750 | 928$100 | 19:058$750 | 5:293$500 | 232:260$750 | 215:989$750 |
| 25$700 | 92$900 | 715$500 | 354$650 | 9:794$900 | 7:804$250 |
| 234$600 | 132$300 | 2:058$200 | 635$900 | 26:124$450 | 21:093$400 |
| 27:671$700 | 538:302$080 | 3.871:261$750 | 1.104:068$150 | 65.028:548$530 | 72.292:789$746 |

**QUADRO N. 1** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | 23.240:475$500 | 3.958:797$200 | 1.838:103$750 | 7.945:745$400 | 22.504:123$000 |
| Curumatahy | 4:098$100 | 406$000 | 25$900 | 78$700 | 705$900 |
| Buenopolis | 21:623$250 | 6:125$400 | 2:166$800 | 1:082$400 | 34:915$000 |
| Cattoni | 525$250 | 27$800 | 38$200 | 9$600 | 126$400 |
| Joaquim Felicio | 5:400$550 | 1:509$800 | 44$700 | 310$000 | 7:781$800 |
| Bueno do Prado | 5:094$250 | 369$700 | 19:310$500 | 304$100 | 4:056$300 |
| Eng. Dolabella | 4:865$450 | 271$300 | 40$900 | 62$300 | 3:782$300 |
| Granjas Reunidas | 16:238$950 | 2:192$500 | 321$600 | 3:005$800 | 27:698$600 |
| Eng. Navarro | 5:692$300 | 1:877$800 | 362$900 | 265$500 | 11:338$600 |
| Bocayuva | 37:363$050 | 5:903$300 | 765$700 | 1:835$400 | 69:427$300 |
| Camillo Prates | 1:326$600 | 75$300 | 49$600 | 4$400 | 22$200 |
| Pires e Albuquerque | 7:041$900 | 2:486$800 | 4:548$400 | 255$900 | 8:548$700 |
| Juramento | 12.979$350 | 1:292$100 | 111:394$100 | 101$600 | 11:212$600 |
| Antonio Olyntho | 1:253$050 | 18$200 | — | 28$500 | 5$300 |
| Montes Claros | 172.602$750 | 25:364$400 | 689:362$800 | 6:754$500 | 533:711$800 |
| Villa Militar | 60:656$100 | 1:345$500 | 66$400 | 281$900 | 7:408$600 |
| Realengo | 424:362$600 | 4:766$800 | 228$400 | 942$300 | 22:956$600 |
| Bangu' | 544:517$250 | 14:867$900 | 237$200 | 5:580$600 | 43:487$900 |
| Senador Camará | 63.929$400 | 1:096$200 | 35$300 | 22$200 | 825$600 |
| Santissimo | 76:160$100 | 1:406$500 | 41$100 | 3:406$600 | 2:639$900 |
| Senador Vasconcellos | 55:470$200 | 964$400 | 7$000 | 13:201$100 | 9:404$900 |
| Campo Grande | 445:814$200 | 13:240$200 | 907$700 | 126:581$400 | 71:637$700 |
| Inhoahyba | 47:197$850 | 2:350$900 | 79$200 | 17:907$200 | 1:511$700 |
| Paciencia | 20:681$800 | 702$200 | 99$800 | 21:571$100 | 2:188$200 |
| Santa Cruz | 236.976$000 | 9:527$200 | 734$500 | 4:902$700 | 31:944$600 |
| Matadouro | 31:184$500 | 16:452$300 | 28:063$600 | 212:404$100 | 11:965$000 |
| Itaguahy | 16:001$200 | 3:642$400 | 138$700 | 13:566$500 | 7:923$000 |
| Corôa Grande | 10:818$800 | 5:603$200 | 62$900 | 14:912$700 | 6:132$000 |
| Itacurussá | 28.565$[illegible] | 10:985$700 | 1:223$100 | 16:081$700 | 13:160$200 |
| Muriquy | 1.788$[illegible] | 70$600 | 31$200 | 2:736$300 | 865$000 |
| Ibicuhy | 7.610$300 | 279$100 | 21$000 | 3:990$700 | 1:190$500 |
| Mangaratiba | 48.594$400 | 23:866$500 | 488$300 | 98:266$600 | 50:046$300 |
| Kosmos | 33:441$400 | 388$900 | 98$400 | 3:767$700 | 444$300 |
| Lages | 2:812$100 | 447$300 | 208$800 | 464$700 | 1:709$500 |
| Paracamby | 64.698$200 | 9:383$200 | 12:913$800 | 27:005$000 | 76:816$500 |
| Cabuçu' | — | — | — | 9:098$900 | 3:384$000 |
| A transportar | 25.747:741$500 | 4.128:104$600 | 2.712:035$250 | 8.557:069$100 | 23.588:456$900 |

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 27:671$700 | 538:302$080 | 3.871:261$750 | 1.104:068$150 | 65.028:548$530 | 72.292:789$749 |
| 85$900 | 33$400 | 554$450 | 210$600 | 6:198$950 | 10:695$800 |
| 1:504$700 | 259$900 | 5:921$800 | 1:714$250 | 75:313$500 | 78:787$550 |
| 8$700 | 6$300 | 73$200 | 26$700 | 842$150 | 3:015$950 |
| 182$800 | 81$000 | 1:369$450 | 449$000 | 17:129$100 | 16:844$500 |
| 91$700 | 107$600 | 2:580$700 | 666$250 | 32:581$100 | 11:328$500 |
| 38$800 | 925$900 | 882$650 | 292$750 | 11:721$350 | 21:353$900 |
| 376$400 | 2:778$700 | 4:374$550 | 1:329$200 | 58:316$300 | 51:080$850 |
| 148$200 | 191$200 | 1:781$650 | 549$550 | 22:208$700 | 20:628$100 |
| 166$300 | 564$800 | 10:440$000 | 2:821$150 | 129:287$000 | 136:750$900 |
| 15$300 | 7$100 | 154$000 | 60$350 | 1·714$850 | 1:798$000 |
| 215$600 | 72$200 | 2:046$900 | 617$400 | 25:833$800 | 14:796$200 |
| 503$800 | 254$000 | 13:077$300 | 3:108$950 | 153:923$800 | 143:730$450 |
| 5$200 | 10$800 | 134$850 | 53$700 | 1:484$500 | 2:666$400 |
| 274$450 | 2:512$000 | 115:367$650 | 29:337$550 | 1.575:287$900 | 1.212:870$050 |
| 124$000 | 596$500 | 881$600 | 320$400 | 71:681$000 | 61:851$500 |
| 17$800 | 618$600 | 2:734$800 | 1:145$900 | 457:774$800 | 493:622$800 |
| 5$300 | 1:133$300 | 6:170$400 | 3:591$200 | 619:590$100 | 647:418$100 |
| 5$900 | 57$800 | 203$700 | 125$600 | 66:301$700 | 56:872$600 |
| 19$800 | 1·962$500 | 701$200 | 326$500 | 86:664$200 | 81:558$300 |
| 6$300 | 416$200 | 1:764$700 | 624$200 | 81:865$000 | 53:440$650 |
| 29$900 | 9:524$700 | 19:612$700 | 7:212$600 | 694:558$100 | 749:172$300 |
| 32$700 | 137$700 | 1:802$600 | 557$400 | 61:607$200 | 62:469$900 |
| 8$150 | 780$300 | 2:160$900 | 2:177$700 | 50:370$150 | 57:751$650 |
| 16$400 | 1:165$500 | 7:743$400 | 4:185$400 | 300:195$700 | 338:650$000 |
| 16$100 | 1:869$700 | 25:169$000 | 6:546$600 | 333:670$900 | 326:635$500 |
| 153$250 | 709$200 | 3:188$200 | 2:369$800 | 47:692$250 | 52:656$100 |
| 26$800 | 202$500 | 3:623$700 | 1:819$700 | 43·532$300 | 40:974$400 |
| 34$900 | 207$500 | 6:052$400 | 3:009$700 | 79:120$600 | 81:543$750 |
| 3$100 | 48$000 | 515$100 | 269$700 | 6:337$600 | 16:420$100 |
| 34$000 | 69$100 | 1:232$250 | 750$750 | 15:183$700 | 20:293$900 |
| 23$900 | 1:337$300 | 19:468$200 | 6:100$700 | 248:192$200 | 231:974$200 |
| 4$800 | 167$300 | 591$200 | 202$600 | 39:106$600 | 31:282$600 |
| 3$900 | 142$700 | 187$200 | 81$100 | 5:899$300 | 8:724$900 |
| 421$600 | 796$800 | 8:332$000 | 2:897$100 | 203:294$200 | 161:184$900 |
| 32$950 | 446$700 | 1:114$000 | 287$900 | 14:364$450 | 36:293$500 |
| 32:311$100 | 568:496$880 | 4.143:270$150 | 1.189:908$100 | 70.667:393$580 | 77.629:928$549 |

**QUADRO N. 1** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | 25.747:741$500 | 4.128:104$600 | 2.712:035$250 | 8.557:069$100 | 23.588:456$900 |
| União | 1:673$600 | 305$000 | — | 2$100 | — |
| Vargem Alegre | 19:808$450 | 3:604$100 | 305$500 | 517$400 | 21:548$500 |
| Pinheiro | 29:799$650 | 33:387$400 | 1:601$500 | 1:242$600 | 24:273$200 |
| Rademaker | 4:369$550 | 1:271$700 | 97$600 | 7:308$200 | 898$200 |
| Volta Redonda | 12:755$850 | 39:277$900 | 1:594$000 | 1:292$900 | 16:494$100 |
| Barra Mansa | 180:245$200 | 90:982$000 | 11:190$000 | 60:507$900 | 275:128$900 |
| Saudade | 14:845$450 | 1:666$900 | 323$900 | 340$800 | 4:112$600 |
| Pombal | 5:335$300 | 23:574$900 | 582$400 | 618$300 | 4:991$400 |
| Floriano | 28:926$450 | 32:027$200 | 10:655$600 | 9:823$700 | 34:638$000 |
| Bulhões | 5:968$600 | 2:962$100 | 45$100 | 209$700 | 2:280$900 |
| Oliveira Botelho | 1:360$700 | 55$100 | 284$200 | 653$800 | 4:722$700 |
| Rezende | 138:077$950 | 86:567$300 | 22:520$600 | 22:105$400 | 155:966$100 |
| Marechal Jardim | 995$600 | 752$900 | 1$600 | 36$900 | 296$000 |
| B. Homem de Mello | 30:533$800 | 34:110$800 | 1:030$100 | 1:838$200 | 23:734$000 |
| Itatiaya | 5:154$100 | 17:880$500 | 42:684$500 | 170$700 | 3:899$000 |
| Eng. Passos | 15:242$250 | 1:771$000 | 196$900 | 305$400 | 14:669$100 |
| Eng. Bianor | 1:372$550 | 72$800 | 11$200 | 1$400 | 141$300 |
| Queluz | 54:725$500 | 12:725$000 | 350$900 | 827$800 | 62:760$600 |
| Villa Queimada | 1:966$750 | 99$300 | 953$000 | 30$800 | 144$300 |
| Lavrinhas | 19:638$050 | 38:390$200 | 17:007$600 | 1:765$500 | 12:618$100 |
| Cruzeiro | 442:008$450 | 137:946$700 | 102:845$100 | 28:708$800 | 319:501$800 |
| Embahu' | 1:597$000 | 135$300 | 8:234$700 | 225$800 | 184$900 |
| Cachoeira | 69:091$050 | 77:107$800 | 9:500$000 | 2:240$400 | 102:027$500 |
| Cannas | 1:604$650 | 293$500 | 35$200 | 18$900 | 2:795$500 |
| Lorena | 128:332$750 | 93:126$100 | 2:633$500 | 21:788$800 | 131:001$500 |
| Eng. Neiva | 624$650 | 44$400 | — | 9$800 | 4$300 |
| Guaratinguetá | 176:600$700 | 127:291$100 | 33:393$000 | 18:109$500 | 282:452$000 |
| Apparecida | 103:799$100 | 5:191$900 | 87$800 | 2:255$600 | 14:707$700 |
| Roseira | 5:431$800 | 66:880$500 | 3:020$100 | 4:358$700 | 10:533$100 |
| Moreira Cesar | 4:688$450 | 1:146$900 | 251$300 | 75:747$200 | 90:570$300 |
| Pindamonhangaba | 151:901$450 | 23:992$100 | 89:579$300 | 24:056$300 | 183:214$800 |
| Tremembé | 23:679$100 | 5:198$600 | 9:063$100 | 6:666$100 | 20:062$900 |
| Taubaté | 171:386$700 | 43:362$500 | 3:448$900 | 69:872$000 | 403:094$700 |
| Quiririm | 3:508$600 | 580$000 | 4$600 | 742$300 | 2:813$300 |
| Eng. Sá e Silva | 992$500 | 114$200 | 3$700 | — | 8$500 |
| Caçapava | 72:851$700 | 11:396$400 | 698$800 | 17:574$300 | 83:835$000 |
| A transportar | 27.678:635$500 | 5.143:396$700 | 3.086:270$550 | 8.939:043$100 | 25.898:581$800 |

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 32:311$100 | 568:496$880 | 4.143:270$150 | 1.189:908$100 | 70.667:393$580 | 77.629:928$549 |
| 34$500 | 7$800 | 219$600 | 135$850 | 2:378$450 | 3:196$700 |
| 206$750 | 770$100 | 4:186$400 | 1:664$600 | 52:611$800 | 71:323$200 |
| 1:218$500 | 835$900 | 6:013$500 | 2:040$650 | 100:412$800 | 90:942$850 |
| 39$850 | 37$000 | 1:398$500 | 451$800 | 15:872$400 | 20:254$600 |
| 166$950 | 699$000 | 6:666$600 | 2:172$350 | 81:119$650 | 54:707$150 |
| 154$300 | 4:080$600 | 45:377$200 | 15:348$000 | 683:014$100 | 580:631$900 |
| 45$050 | 198$900 | 2:228$450 | 863$450 | 24:625$500 | 35:638$200 |
| 27$450 | 68$300 | 3:408$000 | 1:051$900 | 39:657$950 | 26:674$750 |
| 135$150 | 3:439$000 | 10:118$300 | 3:324$450 | 133:087$850 | 113:791$500 |
| 31$150 | 263$500 | 1:224$100 | 570$750 | 13:555$900 | 10:653$450 |
| 24$900 | 29$600 | 666$250 | 197$900 | 7:995$150 | 11:977$500 |
| 115$150 | 3:400$250 | 38:589$250 | 10:773$700 | 478:115$650 | 424:747$150 |
| — | 47$500 | 207$350 | 122$950 | 2:460$800 | 4:531$900 |
| 693$700 | 511$300 | 8:633$300 | 2:391$800 | 103:477$000 | 137:698$800 |
| 1:166$050 | 15 $800 | 6:630$950 | 1:611$100 | 79:351$800 | 21:958$700 |
| 506$200 | 290$700 | 2:937$700 | 1:006$700 | 36:925$950 | 39:388$700 |
| 354$400 | 22$200 | 169$800 | 103$850 | 2:249$500 | 2:307$950 |
| 1:704$950 | 916$700 | 12:059$500 | 3:602$050 | 149:673$100 | 199:587$750 |
| 19$600 | 54$500 | 285$600 | 217$450 | 3:771$300 | 4:364$450 |
| 160$700 | 542$800 | 8:572$800 | 2:250$700 | 100:946$450 | 134:919$250 |
| 266$750 | 8:459$200 | 96:170$150 | 25:392$100 | 1.161:299$050 | 2.032:824$450 |
| 9$400 | 25$100 | 985$300 | 319$450 | 11:716$950 | 7:957$250 |
| 1:687$550 | 1:315$300 | 24:451$200 | 6:684$850 | 294:105$650 | 375:481$400 |
| 28$800 | 57$100 | 468$450 | 181$900 | 5:484$000 | 5:129$900 |
| 27$300 | 1:488$200 | 33:387$350 | 8:894$250 | 420:679$750 | 579:184$700 |
| 10$000 | 3$000 | 75$250 | 50$350 | 821$750 | 606$550 |
| 21$900 | 1:851$200 | 58:232$800 | 19:810$500 | 717:762$700 | 1.023:243$100 |
| 10$300 | 767$000 | 12:410$150 | 3:242$400 | 142:471$950 | 195:123$850 |
| 59$000 | 1:546$100 | 8:766$250 | 2:358$850 | 102:954$400 | 29:422$550 |
| 100$550 | 542$300 | 15:364$300 | 3:965$300 | 192:376$600 | 175:070$950 |
| 60$050 | 4:374$800 | 43:932$600 | 13:930$700 | 535:042$100 | 669:848$150 |
| 14$200 | 989$300 | 5:675$200 | 2:112$650 | 73:461$150 | 87:188$950 |
| 97$400 | 5:692$400 | 62:367$100 | 16:382$550 | 775:704$250 | 1.007:800$350 |
| 69$800 | 154$400 | 711$500 | 275$650 | 8:860$150 | 14:336$500 |
| 7$500 | 9$200 | 131$000 | 77$500 | 1:344$100 | 1:825$050 |
| 3$250 | 3:281$400 | 16:816$700 | 4:764$350 | 211:221$900 | 291:142$300 |
| 41:590$150 | 615:423$280 | 4.682:808$500 | 1.348:253$550 | 77.434:003$130 | 86.115:410$999 |

**QUADRO N. 1** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | 27.678:635$500 | 5.143:396$700 | 3.086:270$550 | 8.939:043$100 | 25.898:581$800 |
| Eugenio de Mello | 3:240$450 | 371$800 | 12$200 | 7:626$900 | 1:637$700 |
| Eng. M. Guimarães | 1:632$800 | 41$000 | 16$300 | 121$300 | 244$700 |
| S. José dos Campos | 94:972$850 | 12:108$800 | 2:966$800 | 5:240$900 | 111:606$200 |
| Limoeiro | 3:225$800 | 148$400 | 63$100 | 4:341$000 | 228$700 |
| Jacareiy | 83:181$650 | 21:462$600 | 1:719$100 | 12:725$400 | 61:443$800 |
| Bom Jesus | 1:661$150 | 268$900 | 400$100 | 13:370$700 | 879$300 |
| São Silvestre | 2:924$300 | 269$000 | 260$100 | 15:617$300 | 665$500 |
| Guararema | 12:353$100 | 619$800 | 141$200 | 16:763$000 | 1:461$300 |
| Luiz Carlos | 2:999$850 | 144$600 | — | 31:517$300 | 735$000 |
| Sabauna | 5:357$050 | 1:782$400 | 81$000 | 41:827$800 | 2:674$500 |
| Eng. Cezar e Souza | 1:091$600 | 665$500 | 11$100 | 17:040$600 | 763$300 |
| Mogy das Cruzes | 269:864$300 | 21:026$500 | 797$900 | 97:663$200 | 49:144$300 |
| Santo Angelo | 10:338$300 | 1:061$600 | 10$700 | 139$200 | 436$000 |
| Suzano | 32:950$400 | 4:992$300 | 516$300 | 5:255$600 | 3:051$500 |
| Cesimon Vianna | 1:966$200 | 125$600 | 38$200 | 11$600 | 259$800 |
| Poá | 66:762$800 | 8:316$800 | 185$600 | 544$200 | 2:720$200 |
| Carvalho de Araujo | [illegible] | 1:428$000 | 137$900 | 3:269$600 | 853$900 |
| 15 de Novembro | [illegible] | 202$700 | 14$200 | 20$000 | 78$000 |
| Agencia Triangulo | 1.665:567$750 | — | — | — | — |
| F. de Vasconcellos | 12:210$100 | 1:474$000 | 108$600 | 253$900 | 1:202$000 |
| Itaquera | 78:[illegible]$600 | 2:192$600 | 124$600 | 98$300 | 1:041$100 |
| Arthur Alvim | 25:06[illegible]$050 | 477$900 | 68$500 | 35$200 | 173$400 |
| Villa Mathilde | 102:357$700 | 881$900 | 388$800 | 149$000 | 15:176$100 |
| Carlos de Campos | 28:451$050 | 1:734$400 | 1:388$100 | 197:545$200 | 7:790$100 |
| Ag. Pestana—S. Paulo | — | 65:773$800 | — | 17:191$500 | — |
| Agencia Norte | — | 619:887$500 | — | 498:283$300 | — |
| Norte—Cargas | — | — | 999$700 | 1.965:045$300 | 1.505:805$400 |
| Norte | 3.195:081$650 | 731:752$400 | 21:804$400 | 309:183$300 | 149:691$800 |
| Coronel Parreiros | 1:350$000 | 35$700 | 1:097$000 | 51$900 | 344$100 |
| Rodrigues Alves | 169:478$450 | 1:832$700 | 1:969$000 | 8:603$900 | 13:792$300 |
| Igrejinha | 4:086$050 | 1:186$000 | 107$900 | 640$800 | 1:382$400 |
| Pendo | 6:204$250 | 7:841$600 | 891$700 | 337$500 | 4:279$300 |
| Valladares | 10:267$900 | 33:175$800 | 675$100 | 5:585$600 | 15:196$700 |
| Orvalho | 6:215$400 | 2:323$300 | 661$200 | 10:305$000 | 6:271$400 |
| Manejo | 5:149$000 | 4:099$500 | 188$600 | 1:094$700 | 1:580$000 |
| Lima Duarte | 19:870$400 | 44:968$500 | 1:641$200 | 11:761$400 | 61:738$100 |
| A transportar | 33.798:186$750 | 6.738:070$000 | 3.125:211$750 | 12.238:301$500 | 27.922:932$700 |

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 41:590$150 | 615:423$280 | 4.682:808$500 | 1.348:253$550 | 77.434:003$130 | 86.115:410$999 |
| 45$700 | 111$500 | 1:075$950 | 380$400 | 14:502$600 | 19:261$300 |
| 4$100 | 108$900 | 220$250 | 137$500 | 2:526$850 | 3:486$900 |
| 47$200 | 3:177$100 | 20:674$325 | 5:780$950 | 256:575$125 | 361:381$650 |
| 10$550 | 201$500 | 779$550 | 305$400 | 9:304$000 | 11:066$950 |
| 84$400 | 2:676$700 | 15:970$250 | 4:814$650 | 204:078$550 | 311:265$800 |
| 23$700 | 409$000 | 1:826$350 | 713$900 | 22:553$100 | 24:699$050 |
| 5$000 | 317$400 | 1:868$450 | 580$650 | 22:507$700 | 21:316$950 |
| 153$500 | 333$500 | 2:973$950 | 1:018$650 | 35:821$000 | 47:901$400 |
| 28$700 | 439$300 | 3:175$950 | 1:003$550 | 40:044$250 | 51:187$150 |
| 63$900 | 694$800 | 4:588$850 | 1:563$850 | 58:634$150 | 93:359$850 |
| 212$300 | 77$300 | 1:747$450 | 516$200 | 22:125$350 | 27:240$800 |
| 74$500 | 5:964$900 | 26:661$650 | 7:629$350 | 478:826$600 | 653:053$950 |
| 7$400 | 660$900 | 177$050 | 105$650 | 12:936$800 | 16:723$800 |
| 67$800 | 705$700 | 1:497$500 | 579$100 | 49:616$200 | 60:441$500 |
| — | 16$500 | 41$200 | 18$500 | 2:442$600 | 3:448$500 |
| 1:009$700 | 740$000 | 1:391$700 | 951$700 | 82:619$700 | 96:537$050 |
| 46$500 | 330$700 | 604$750 | 281$250 | 38:665$900 | 50:932$950 |
| 16$700 | 44$500 | 44$600 | 31$600 | 13:460$100 | 12:349$200 |
| — | 61$300 | 164:617$800 | 37:142$000 | 1.867:388$850 | 2.391:927$800 |
| — | 94$900 | 268$100 | 206$700 | 15:720$300 | 18:553$100 |
| 65$150 | 383$500 | 530$800 | 462$500 | 83:438$150 | 103:254$700 |
| 9$300 | 120$400 | 99$650 | 76$750 | 26:008$150 | 30:460$000 |
| 25$600 | 109$200 | 1:587$100 | 464$500 | 120:789$900 | 158:145$100 |
| 99$100 | 688$100 | 19:704$700 | 4:731$100 | 262:131$850 | 150:826$700 |
| — | 736$800 | 6:101$800 | 2:141$700 | 91:945$600 | 113:438$200 |
| — | 37$400 | 102:583$400 | 25:856$900 | 1.246:648$500 | 1.858:150$100 |
| — | 47:954$300 | 310:071$100 | 77:717$400 | 3.907:593$200 | — |
| 253$200 | 19:721$800 | 423:780$650 | 103:514$750 | 5.254:783$950 | 10.884:739$950 |
| — | 9$200 | 305$950 | 143$750 | 3:337$600 | 4:668$950 |
| — | 176$400 | 3:933$900 | 1:219$650 | 48:475$200 | 87:611$300 |
| 18$600 | 56$400 | 630$300 | 415$550 | 8:524$000 | 8:715$750 |
| 24$500 | 120$600 | 1:708$500 | 653$700 | 22:061$650 | 24:956$150 |
| 45$300 | 839$400 | 5:520$950 | 1:855$800 | 73:162$550 | 73:225$250 |
| 21$550 | 233$100 | 2:132$450 | 699$750 | 28:862$850 | 26:849$350 |
| 17$750 | 116$000 | 1:071$450 | 403$550 | 13:720$550 | 18:641$950 |
| 23$900 | 835$700 | 11:521$500 | 3:588$750 | 155:949$450 | 162:690$800 |
| 44:095$750 | 704:727$980 | 5.824:298$375 | 1.635:961$200 | 92.031:786$00 | 104.097:920$949 |

QUADRO N. 1 (Continuação)

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | 33.798:186$750 | 6.738:070$000 | 3.125:211$750 | 12.288:301$500 | 27.922:932$700 |
| Congonhas do Campo | 31:732$500 | 4:562$500 | 803$400 | 4:994$900 | 36:042$050 |
| Eng. Caetano Lopes | 5:896$300 | 1:226$500 | 278$900 | 575$400 | 3:118$800 |
| João Ribeiro | 40:390$200 | 21:221$600 | 4:101$700 | 11:109$700 | 67:411$500 |
| Arrojado Lisbôa | 2:975$350 | 853$700 | 510$700 | 360$700 | 758$100 |
| Bello Valle | 25:059$350 | 16:686$300 | 3:921$600 | 86:947$300 | 64:268$200 |
| Moeda | 14:681$350 | 10:410$500 | 124$500 | 10:637$100 | 20:334$400 |
| Marinhos | 6:415$900 | 1:390$000 | 16:779$700 | 1:368$000 | 1:887$400 |
| Mello Franco | 9:357$650 | 1:850$800 | 53$300 | 3:626$100 | 12:718$700 |
| Brumadinho | 37:378$450 | 8:850$500 | 1:174$700 | 11:772$200 | 72:211$800 |
| Sarzedo | 6:880$450 | 412$200 | 134$600 | 860$400 | 1:434$700 |
| Ibireté | 10:395$500 | 446$000 | 60$600 | 1:039$500 | 1:440$300 |
| Barreiros | 5:776$350 | 617$700 | 69$100 | 1:926$000 | 2:000$600 |
| Fecho do Funil | 3:739$350 | 56$000 | 49$200 | 5:613$800 | 1:860$700 |
| Calcinate | 4:190$550 | 2:948$000 | 1:574$500 | 19:639$600 | 242:086$500 |
| Alfredo Maia | 402:680$600 | 63:762$000 | 1:292$900 | 164:611$000 | 284:256$300 |
| Triagem | 55:655$500 | 2:952$800 | 80$200 | 3:013$300 | 112:599$100 |
| Maria da Graça | 39:308$800 | 163$500 | 8$300 | — | — |
| Del Castilho | 73:652$200 | 1:451$300 | 76$600 | 281$400 | 16:891$200 |
| Cintra Vidal | 96:025$500 | 1:110$400 | 9$900 | — | — |
| Terra Nova | 82:682$600 | 1:134$300 | 36$900 | 3:106$100 | 68:011$300 |
| Thomaz Coelho | 56:611$100 | 507$000 | 21$400 | 31$900 | 1:263$900 |
| Cavalcante | 114:731$300 | 675$700 | 14$600 | — | — |
| Eng. Leal | 32:547$900 | 779$500 | 41$600 | 697$300 | 14:534$200 |
| Magno | 165:439$500 | 13:134$300 | 761$500 | 22:711$600 | 70:573$100 |
| Tury-Assu' | 110:279$700 | 1:855$300 | 27$400 | 1:113$000 | 19:891$700 |
| Sapé | 156:788$400 | 2:270$200 | 27$600 | 84$200 | 1:751$400 |
| Honorio Gurgel | 91:858$000 | 2:793$700 | 13$900 | 306$400 | 2:590$400 |
| Costa Barros | 41:611$600 | 4.162$400 | 48$000 | 905$200 | 5:355$400 |
| Pavuna | 75:053$500 | 1:883$100 | 41$300 | 279$100 | 1:360$900 |
| S. João de Meriti | 112.318$700 | 1:187$500 | 195$000 | 871$500 | 9:442$900 |
| Belford | 58:622$900 | 2:[illegible]$000 | — | — | — |
| Godofredo Rocha | 163:925$100 | 2:185$900 | 96$800 | 667$800 | 7:603$400 |
| Rocha Sobrinho | 5:582$500 | 328$000 | 43$000 | 549$900 | 4:618$000 |
| Andrade de Araujo | 14:351$400 | 1:351$300 | 71$300 | 13:388$400 | 3:096$900 |
| Carlos Sampaio | 107$000 | 998$800 | 87$700 | 759$200 | 1:969$600 |
| Paes Leme | 5:245$400 | 674$100 | 244$500 | 2:380$100 | 2:190$500 |
| A transportar | 35.948:124$700 | 6.914:800$200 | 3.158:088$650 | 12.644:628$100 | 29.078:507$650 |

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 44:095$750 | 704:727$980 | 5.824:298$375 | 1.635:961$200 | 92.031:786$005 | 104.097:920$949 |
| 1:008$700 | 865$500 | 7:245$900 | 2:122$700 | 89:378$150 | 127:054$400 |
| 32$800 | 144$300 | 1:036$450 | 411$350 | 12:720$800 | 16:489$200 |
| 325$750 | 1:064$000 | 12:894$900 | 3:732$950 | 162:252$300 | 290:619$350 |
| 62$700 | 20$600 | 514$950 | 193$850 | 6:250$650 | 8:394$450 |
| 1:105$000 | 729$800 | 16:680$300 | 4:762$050 | 220:159$900 | 212:729$100 |
| 313$600 | 418$900 | 5:072$950 | 1:519$150 | 63:512$450 | 73:293$000 |
| 186$850 | 209$500 | 2:337$400 | 693$950 | 31:268$700 | 37:485$150 |
| 123$050 | 160$900 | 2:478$150 | 776$450 | 31:145$100 | 25:862$500 |
| 983$950 | 917$200 | 11:902$350 | 3:424$650 | 148:615$800 | 181:359$250 |
| 76$900 | 68$700 | 969$600 | 324$250 | 11:161$800 | 12:202$250 |
| 106$500 | 69$800 | 1:369$450 | 416$900 | 15:344$550 | 18:542$250 |
| 40$600 | 190$100 | 1:115$350 | 383$100 | 12:118$900 | 7:072$730 |
| 21$200 | 173$300 | 1:140$950 | 424$800 | 13:583$200 | 8:421$200 |
| 50$000 | 3:813$600 | 27:142$300 | 6:843$500 | 338:288$250 | 211:053$000 |
| 31$800 | 36:052$200 | 47:954$000 | 15:673$600 | 1.016:314$400 | 1.129:770$000 |
| 212$100 | 1:194$800 | 11:406$500 | 2:887$400 | 190:926$700 | 186:083$800 |
| — | 40$100 | 37$400 | 37$900 | 39:596$000 | 30:781$800 |
| 33$200 | 7:081$200 | 1:826$200 | 713$400 | 102:006$700 | 93:167$800 |
| — | 24$900 | 206$700 | 197$200 | 97:574$600 | 99:428$600 |
| 31$200 | 441$000 | 6:784$500 | 1:778$100 | 164:006$000 | 149:616$800 |
| 42$600 | 58$900 | 194$300 | 114$700 | 58:848$800 | 46:272$200 |
| — | 56$800 | 143$700 | 146$700 | 115:768$800 | 109:546$900 |
| 7$500 | 298$300 | 1:527$500 | 489$100 | 50:[illegible]22$900 | 45:311$800 |
| 137$800 | 1:312$300 | 10:757$000 | 4:896$200 | 289:726$300 | 305:947$300 |
| 23$700 | 275$800 | 2:193$700 | 733$000 | 126:393$300 | 121:817$300 |
| 4$700 | 41$900 | 651$600 | 526$900 | 162:146$900 | 151:024$400 |
| 15$900 | 583$800 | 730$100 | 534$100 | 99:426$300 | 84:494$400 |
| 20$500 | 123$500 | 1:122$600 | 833$900 | 53:367$900 | 47:169$100 |
| 70$700 | 131$200 | 508$200 | 398$000 | 79:706$000 | 134:554$200 |
| 162$400 | 925$500 | 940$900 | 435$400 | 126:513$400 | 110:414$900 |
| — | 20$800 | 46$000 | 46$900 | 58:969$700 | 49:250$500 |
| 82$800 | 438$700 | 978$000 | 540$100 | 176:525$700 | 172:181$100 |
| 32$700 | 680$100 | 424$500 | 181$700 | 12:391$300 | 10:154$300 |
| 29$400 | 205$700 | 1:456$200 | 550$550 | 34:501$150 | 27:267$700 |
| — | 268$300 | 211$900 | 96$950 | 3:601$050 | 3:478$700 |
| 26$950 | 138$400 | 1:069$100 | 699$000 | 12:668$050 | 14:537$500 |
| 49:499$200 | 763:968$380 | 6.007:369$975 | 1.694:501$650 | 96.259:488$505 | 108.450:769$879 |

**QUADRO N. 1** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | 35.948:124$700 | 6.914:800$200 | 3.158:088$650 | 12.644:628$100 | 29.078:507$850 |
| Sertão | 11:617$750 | 1.620$200 | 270$100 | 6:080$300 | 10:665$800 |
| Bomfim | 8:961$150 | 948$500 | 330$900 | 2:554$200 | 6:502$000 |
| Vera Cruz | 9:202$150 | 874$600 | 248$600 | 6:298$600 | 8:283$000 |
| Conrado Niemeyer | 1:552$100 | 248$700 | 58$400 | 71$800 | 3:347$200 |
| Governador Portella | 34:016$000 | 2:721$400 | 274$800 | 1:571$600 | 19:825$600 |
| Prof. Miguel Pereira | 38:137$900 | 2:669$300 | 232$500 | 5:217$000 | 35:368$000 |
| Monte Sinai | 148$400 | 3$200 | — | — | — |
| Paty do Alferes | 98:164$800 | 4:778$400 | 410$300 | 24:967$800 | 23:512$800 |
| Arcozello | 4:642$300 | 15:755$100 | 2:663$300 | 568$500 | 7:264$500 |
| Avellar | 20:458$950 | 5:878$100 | 1:089$800 | 62:382$500 | 30:844$800 |
| Andrade Costa | 7:393$600 | 1:843$400 | 586$000 | 10:783$900 | 3:504$900 |
| Cavaru' | 6:403$100 | 3:230$500 | 494$900 | 5:144$800 | 3:478$000 |
| Werneck | 12:857$100 | 4:073$300 | 142$100 | 45:052$100 | 15:272$900 |
| Santa Fé | 3:089$300 | 1:560$200 | 183$300 | 298$900 | 3:290$400 |
| Penha Longa | 4:716$000 | 1:537$100 | 1:043$300 | 1:234$800 | 4:301$700 |
| Chiador | 7:463$900 | 6:350$200 | 117$100 | 1:922$500 | 10:797$700 |
| Anta | 11:398$700 | 12:910$100 | 146$100 | 2:600$200 | 11:812$700 |
| Sapucaia | 19:187$244 | 14:302$700 | 225$300 | 6:802$400 | 25:545$800 |
| Benjamin Constant | 4:717$600 | 1:994$000 | 111$800 | 993$100 | 5:128$600 |
| Teixeira Soares | 1:909$950 | 347$200 | — | 178$000 | 1:210$900 |
| Simplicio | 6:601$050 | 1:583$700 | 57$900 | 152$600 | 8:418$300 |
| Porto Novo | 63:206$300 | 31:809$200 | 6:606$100 | 12:636$800 | 268:344$900 |
| Morro Azul | 8:608$900 | 663$400 | 66$800 | 1:277$300 | 7:158$400 |
| Sacra Familia | 13:714$200 | 1:572$900 | 403$900 | 1:220$100 | 11:022$200 |
| Palmas | 4:570$700 | 699$800 | 416$800 | 243$100 | 1:522$300 |
| Triumpho | 4:115$400 | 693$000 | 72$800 | 525$700 | 2:342$400 |
| Cidade de Vassouras | 65:772$100 | 5:854$000 | 247$800 | 25:933$100 | 79:184$500 |
| Quirino | 5:398$400 | 87$000 | 95$000 | 692$100 | 2:007$100 |
| Esteves | 3:646$450 | 17:819$200 | 50$400 | 1:879$100 | 5:157$900 |
| Chacrinha | 3:174$050 | 2:803$500 | 113$900 | 164$500 | 6:959$900 |
| Valença | 114:940$200 | 11:524$700 | 507$700 | 69:104$100 | 249:489$700 |
| Santa Ignacia | 3:256$950 | 2:110$800 | 79$600 | 1:187$000 | 2:512$300 |
| Rio Bonito | 8:287$650 | 16:609$100 | 70$500 | 1:743$100 | 6:820$200 |
| Eng. A. Furtado | 11:747$750 | 20:118$400 | 437$800 | 14:743$900 | 25:570$200 |
| Rio Preto | 31:745$150 | 52:682$500 | 401$800 | 2:346$300 | 64:252$700 |
| São Luiz | 4:634$150 | 2:504$400 | 674$700 | 1:739$200 | 9:928$800 |
| Gameleira | — | — | — | — | — |
| A transportar | 36.607:582$094 | 7.168:462$000 | 3.177:021$350 | 12.964:939$100 | 30.059:056$750 |

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 49:499$200 | 763:968$380 | 6.007:369$975 | 1.694:501$650 | 96.259:488$505 | 108.450:769$879 |
| 81$800 | 560$100 | 2:728$800 | 1:504$100 | 35:128$950 | 37:843$000 |
| 117$550 | 394$300 | 1:907$950 | 1:151$950 | 22:868$500 | 23:789$400 |
| 85$150 | 672$900 | 2:253$250 | 1:229$200 | 29:147$450 | 28:777$350 |
| 93$700 | 127$850 | 507$600 | 307$100 | 6:314$450 | 6:724$400 |
| 672$450 | 442$100 | 6:070$100 | 3:339$250 | 68:933$300 | 70:077$350 |
| 1:120$650 | 888$200 | 7:490$700 | 3:277$850 | 94:402$100 | 89:352$100 |
| — | 2$000 | 21$100 | 14$500 | 189$200 | — |
| 892$900 | 596$200 | 15:188$425 | 5:875$500 | 174:387$125 | 174:892$100 |
| 234$500 | 690$800 | 2:920$900 | 1:114$350 | 35:854$550 | 21:141$850 |
| 273$550 | 1:483$100 | 11:258$850 | 3:845$250 | 137:514$900 | 144:066$050 |
| 68$700 | 246$200 | 2:177$350 | 850$600 | 27:454$650 | 25:363$050 |
| 73$150 | 142$600 | 1:755$350 | 708$200 | 21:430$600 | 22:592$650 |
| 156$300 | 499$100 | 6:635$550 | 2:545$050 | 87:233$500 | 79:993$550 |
| 16$300 | 83$100 | 763$250 | 343$450 | 9:628$200 | 7:596$100 |
| 41$200 | 157$100 | 1:262$050 | 476$250 | 14:769$500 | 13:535$650 |
| 30$800 | 408$000 | 2:329$600 | 856$850 | 30:276$650 | 26:152$000 |
| 125$900 | 292$100 | 3:582$250 | 1:259$000 | 44:127$050 | 47:888$600 |
| 346$700 | 48:164$200 | 6:071$554 | 1:964$662 | 122:610$560 | 88:011$550 |
| 59$500 | 361$200 | 1:144$400 | 389$800 | 14:900$000 | 13:978$100 |
| 44$550 | 106$800 | 371$700 | 141$700 | 4:310$800 | 5:149$100 |
| 29$800 | 186$500 | 1:572$800 | 568$700 | 19:171$350 | 19:062$850 |
| 59$000 | 9:357$000 | 33:370$500 | 9:401$000 | 434:880$800 | 462:774$050 |
| 107$900 | 186$900 | 1:656$000 | 934$500 | 20:660$100 | 19:005$800 |
| 319$050 | 252$500 | 2:673$400 | 1:374$200 | 32:552$450 | 31:644$350 |
| 133$400 | 124$700 | 811$200 | 525$100 | 9:047$100 | 8:473$800 |
| 52$000 | 129$600 | 795$800 | 506$900 | 9:133$600 | 7:612$500 |
| 487$600 | 761$500 | 15:456$600 | 6:106$700 | 199:803$900 | 181:865$050 |
| 118$550 | 69$500 | 898$100 | 385$550 | 10:541$300 | 14:215$800 |
| 59$700 | 252$400 | 2:619$650 | 863$450 | 32:348$550 | 13:503$750 |
| 45$850 | 126$200 | 1:066$600 | 423$650 | 14:878$150 | 20:810$850 |
| 568$600 | 7:913$100 | 38:356$850 | 11:608$150 | 504:013$100 | 423:184$950 |
| 70$400 | 79$600 | 855$700 | 432$900 | 10:585$250 | 11:277$950 |
| 144$450 | 486$900 | 2:973$500 | 1:261$500 | 38:396$900 | 32:631$300 |
| 213$300 | 280$000 | 6:100$350 | 2:056$100 | 81:267$800 | 87:473$850 |
| 1:386$400 | 381$000 | 13:092$400 | 4:236$900 | 170:525$150 | 144:126$600 |
| 36$500 | 111$100 | 1:729$800 | 636$200 | 21:994$850 | 24:066$900 |
| | | | — | — | 9:190$050 |
| 57:867$050 | 840:984$830 | 6.207:839$954 | 1.767:017$762 | 98.850:770$890 | 110.888:614$229 |

**QUADRO N. 1** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| Continuação..... | 36.607:582$094 | 7.168:462$000 | 3.177:021$350 | 12.964:939$100 | 30.059:056$750 |
| C. Cardoso..... | 3:796$750 | 540$200 | 35$900 | 96$000 | 2:730$700 |
| Santa Clara..... | 5:652$650 | 24:748$600 | 149$700 | 635$000 | 7:842$100 |
| Barbosa Gonçalves..... | 3:603$500 | 2:848$900 | 102$600 | 628$400 | 1:750$800 |
| S. Rita de Jacutinga..... | 13:503$050 | 22:165$600 | 109$400 | 838$000 | 43:193$100 |
| Tabôas..... | 5:935$750 | 2:054$600 | 70$100 | 834$600 | 4:202$600 |
| Santa Thereza..... | 15:356$400 | 10:672$400 | 375$000 | 3:298$200 | 26:187$400 |
| C. do Funil..... | 3:065$100 | 712$600 | 369$100 | 288$400 | 1:742$000 |
| Porto das Flôres..... | 13:732$350 | 25:305$800 | 662$600 | 1:135$300 | 20:582$200 |
| Santa Rosa..... | 3:418$650 | 1:992$500 | 646$100 | 524$700 | 3:913$900 |
| Tres Ilhas..... | 11:019$000 | 5:754$900 | 296$600 | 1:032$500 | 18:436$100 |
| Campo Alegre..... | 3:817$050 | 1:140$800 | 51$300 | 71$900 | 1:916$400 |
| O. Fortes..... | 12:195$650 | 33:766$400 | 459$900 | 221$800 | 17:883$500 |
| Paiva..... | 7:894$350 | 5:272$800 | 192$800 | 416$200 | 10:501$000 |
| S. Amelia..... | 2:933$250 | 2:051$300 | 164$600 | 92$600 | 1:902$000 |
| Mercês..... | 24:674$050 | 84:460$400 | 2:809$600 | 3:871$100 | 90:268$800 |
| Usina..... | 161$250 | 2$500 | — | 12$000 | 21$700 |
| Metallurgica..... | — | — | — | — | — |
| Hargreaves..... | 20:220$800 | 2:850$200 | 44$900 | 2:159$800 | 52:543$200 |
| Rodrigo Silva..... | 7:532$500 | 859$700 | 12$800 | 7:022$900 | 5:101$800 |
| Tripuhy..... | 3:046$050 | 159$600 | 30$600 | 1:040$400 | 844$400 |
| Ouro Preto..... | 122:858$450 | 14:466$800 | 179$300 | 5:766$800 | 233:680$900 |
| Victorino Dias..... | 1:278$650 | 474$100 | 12$200 | 25:416$100 | 27:084$700 |
| Passagem..... | 11:018$700 | 7:888$000 | — | 774$200 | 53:717$400 |
| Marianna..... | 54:544$950 | 4:712$200 | 120$600 | 2:173$300 | 88:755$900 |
| D. Silverio..... | 3:784$000 | 469$000 | 75$500 | 102$400 | 3:820$300 |
| Ribeirão do Carmo..... | 7:000$050 | 613$300 | 78$200 | 179$600 | -7:485$600 |
| Lavras Velhas..... | 3:922$150 | 359$000 | 7$200 | 34$300 | 1:119$200 |
| E. Werneck..... | 7:541$550 | 2:014$400 | 97$700 | 237$600 | 4:623$400 |
| Acayaca..... | 5:627$900 | 1:563$500 | 256$100 | 143$800 | 6:884$400 |
| Felippe dos Santos..... | 6:534$650 | 1:054$800 | 170$300 | 125$100 | 5:467$400 |
| Itá..... | 5:736$200 | 977$700 | 119$900 | 1:241$400 | 2:634$100 |
| Ponte Nova..... | 98:240$350 | 7:301$600 | 63$400 | 2:029$600 | 144:812$800 |
| Siderurgica..... | 7:343$700 | 1:546$500 | — | 36:461$900 | 897:087$900 |
| Cuyabá..... | 7:801$000 | 611$000 | 17$900 | 137$000 | 4:667$300 |
| Visconde de Caeté..... | 18:236$800 | 3:060$600 | 223$000 | 27:889$300 | 95:066$300 |
| A transportar..... | 37.130:615$344 | 7.442:934$000 | 3.185:026$250 | 13.091:871$300 | 31.947:528$050 |

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 57:867$050 | 840:984$830 | 6.207:839$954 | 1.767:017$762 | 98.850:770$890 | 110.888:614$229 |
| 85$800 | 132$600 | 609$500 | 230$300 | 8:257$750 | 8:890$000 |
| 182$450 | 96$700 | 3:511$200 | 1:199$350 | 44:017$750 | 30:979$700 |
| 56$900 | 52$100 | 762$100 | 287$000 | 10:092$300 | 10:060$250 |
| 319$350 | 1:013$500 | 7:126$500 | 2:118$850 | 90:387$450 | 92:435$400 |
| 120$650 | 90$000 | 1:238$150 | 529$700 | 15:076$150 | 14:240$900 |
| 76$600 | 339$300 | 4:722$400 | 1:666$300 | 62:693$700 | 63:229$350 |
| 26$100 | 66$800 | 579$800 | 252$200 | 7:102$100 | 9:662$600 |
| 433$200 | 224$100 | 5:551$750 | 1:877$200 | 69:504$500 | 64:351$950 |
| 148$850 | 75$000 | 938$650 | 371$700 | 12:030$050 | 12:663$050 |
| 38$150 | 390$300 | 3:115$700 | 1:130$850 | 41:214$100 | 42:592$900 |
| 22$000 | 53$900 | 657$000 | 344$200 | 8:074$550 | 8:779$650 |
| 366$100 | 644$300 | 5:739$500 | 1:679$000 | 72:956$150 | 37:387$650 |
| 84$500 | 155$100 | 2:130$850 | 746$550 | 27:394$150 | 28:096$300 |
| 36$400 | 77$500 | 676$050 | 220$700 | 8:154$400 | 6:952$500 |
| 859$500 | 1:165$400 | 18:030$050 | 5:034$450 | 231:173$350 | 200:608$500 |
| 2$200 | — | 20$500 | 10$000 | 230$150 | 12:142$000 |
| — | — | — | — | — | 1:797$200 |
| 80$500 | 453$300 | 6:806$250 | 1:967$300 | 87:126$250 | 93:681$000 |
| 157$600 | 139$600 | 1:801$300 | 666$850 | 23:295$050 | 16:514$350 |
| 26$950 | 83$900 | 471$100 | 190$650 | 5:893$650 | 5:813$150 |
| 394$000 | 1:562$000 | 32:902$700 | 9:225$550 | 421:036$500 | 452:933$950 |
| 18$650 | 39$200 | 4:396$200 | 1:146$850 | 59:866$650 | 132:345$450 |
| 223$600 | 259$300 | 5:888$800 | 1:825$600 | 81:595$600 | 41:032$150 |
| 182$100 | 845$200 | 13:464$150 | 3:982$700 | 168:781$100 | 166:787$400 |
| 42$300 | 93$000 | 678$750 | 320$100 | 9:385$350 | 9:110$750 |
| 171$250 | 144$100 | 1:330$200 | 556$500 | 17:564$800 | 16:321$200 |
| 868$400 | 35$500 | 521$300 | 193$300 | 7:060$350 | 4:057$000 |
| 145$350 | 88$200 | 1:324$400 | 478$400 | 16:551$000 | 18:373$000 |
| 112$600 | 103$000 | 1:286$900 | 460$600 | 16:438$800 | 18:423$150 |
| 93$350 | 240$000 | 1:199$500 | 426$250 | 15:311$350 | 15:632$800 |
| 62$800 | 77$400 | 961$000 | 357$800 | 12:168$300 | 14:395$000 |
| 183$450 | 779$000 | 23:186$150 | 5:983$200 | 282:579$550 | 311:708$050 |
| 902$200 | 27:437$700 | 84:088$700 | 21:342$850 | 1.076:211$450 | 905:393$250 |
| 90$150 | 657$800 | 1:393$500 | 768$850 | 16:144$500 | 12:779$450 |
| 92$200 | 1:043$100 | 11:368$200 | 3:594$100 | 160:573$600 | 145:475$200 |
| 64:573$250 | 879:642$830 | 6.456:318$754 | 1.838:203$562 | 102.036:713$340 | 113.914:230$429 |

**QUADRO N. 1** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | 37.130:615$344 | 7.442:934$000 | 3.185:026$250 | 13.091:871$300 | 31.947:528$050 |
| João Vasconcellos | 4:246$250 | 281$000 | 32$700 | 188$400 | 2:529$300 |
| Gongo Socco | 2:080$100 | 207$500 | 36$400 | 18$700 | 844$800 |
| Morro Grande | 11:501$650 | 1:693$400 | 25$300 | 17:593$100 | 11:541$200 |
| São Bento | 5:813$650 | 594$400 | 138$200 | 6:217$300 | 3:380$600 |
| Santa Barbara | 57:141$300 | 10:333$000 | 845$200 | 1:175$000 | 362:351$900 |
| Marzagão | 18:903$650 | 1:000$100 | 17$600 | 282$100 | 69:064$400 |
| Caetano Furquim | — | — | — | — | — |
| Horto Florestal | 18:198$150 | 1:406$800 | 82$000 | 469$500 | 10:179$100 |
| Arrudas | 18:788$900 | 3:754$500 | 180$100 | 35:755$400 | 59:906$000 |
| Bello Horizonte | 1.864:240$050 | 295:109$400 | 1:707$300 | 232:478$300 | 4.546:182$200 |
| Roça do Brejo | 1:437$850 | 167$900 | — | 3$200 | 167$900 |
| S. Hyppolito | 13:950$750 | 1:982$900 | 36:542$900 | 396$200 | 20:817$700 |
| Monjolos | 11:480$850 | 1:205$900 | 124$600 | 513$400 | 11:878$400 |
| Rodeador | 4:434$050 | 572$600 | 142$000 | 292$500 | 3:512$500 |
| C. Matta | 6:939$100 | 1:152$700 | 40$200 | 247$400 | 3:646$600 |
| B. de Guaycuhy | 9:926$250 | 3:444$000 | 32$900 | 5:492$200 | 59:979$300 |
| Guida | — | — | — | — | — |
| Diamantina | 89:930$950 | 18:536$000 | 294$100 | 7:476$400 | 422:397$400 |
| Contria | 8:604$800 | 2:439$700 | 30:664$100 | 174$500 | 10:386$900 |
| Beltrão | 3:218$800 | 506$000 | 973$400 | 282$300 | 2:218$500 |
| Lassance | 9:926$400 | 2:138$500 | 29:642$800 | 397$400 | 17:515$900 |
| Porto Faria | 5:067$650 | 937$100 | 155$600 | 162$700 | 3:282$800 |
| Varzea da Palma | 7:679$600 | 2:942$000 | 28:705$100 | 3:469$200 | 18:513$500 |
| Buritys | 2:980$550 | 275$300 | 408$00 | 17$000 | 219$800 |
| Pirapora | 150:566$350 | 37:815$800 | 19:161$000 | 15:785$100 | 430:089$400 |
| Independencia | — | — | — | — | — |
| Crasto | 4:345$050 | 657$800 | 89$600 | 217$200 | 6:653$900 |
| 4.ª Parada | 24:575$200 | 629$400 | 42$700 | — | $800 |
| 5.ª Parada | 15:422$800 | 365$900 | 19$500 | — | — |
| Boa Sorte | 661$100 | 175$300 | 28$300 | 11$800 | 30$800 |
| Rialto | 3:673$750 | 2:231$300 | 144$100 | 360$400 | 3:234$400 |
| Tres Barras | 298$650 | 39$600 | — | 7$000 | 6$000 |
| Bananal | 14:135$300 | 47:158$500 | 47$700 | 1:245$700 | 31:878$800 |
| A transportar | 39.520:784$844 | 7.882:688$300 | 3.334:982$450 | 13.422:600$700 | 38.059:938$850 |

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 64:573$250 | 879:642$830 | 6.456:318$754 | 1.838:203$562 | 102.036:713$340 | 113.914:230$429 |
| 66$150 | 1:110$300 | 670$500 | 249$900 | 9:374$500 | 8:096$950 |
| 106$550 | 144$400 | 304$050 | 120$200 | 3:862$700 | 6:742$550 |
| 320$000 | 480$600 | 3:631$350 | 1:211$600 | 47:998$200 | 94:811$800 |
| 140$200 | 201$600 | 1:528$400 | 545$200 | 18:559$550 | 25:224$200 |
| 98$400 | 1:898$000 | 37:610$400 | 10:334$250 | 481:787$450 | 582:536$450 |
| 165$250 | 93$000 | 4:949$000 | 1:658$150 | 96:133$250 | 69:996$950 |
| — | — | — | — | — | 6:887$600 |
| 111$300 | 285$100 | 1:151$450 | 359$400 | 32:242$800 | 29:484$150 |
| 145$150 | 617$900 | 8:989$000 | 2:254$000 | 130:390$950 | 97:993$300 |
| 2:319$000 | 81:555$100 | 623:961$700 | 155:390$150 | 7.802:943$200 | 7.926:603$250 |
| 24$100 | 39$500 | 184$750 | 68$000 | 2:093$200 | 3:028$650 |
| 613$100 | 255$900 | 6:856$450 | 1:842$500 | 83:258$400 | 63:713$650 |
| 796$300 | 112$100 | 2:300$250 | 703$350 | 29:115$150 | 27:209$650 |
| 191$650 | 76$100 | 817$400 | 262$650 | 10:301$450 | 9:546$250 |
| 579$400 | 142$300 | 1:115$100 | 345$150 | 14:207$950 | 17:877$200 |
| 215$400 | 337$500 | 6:945$050 | 1:815$750 | 88:188$350 | 72:739$050 |
| — | — | — | — | — | 7.254$950 |
| 130$500 | 1:529$300 | 48:514$650 | 12:341$750 | 601:151$050 | 704:209$400 |
| 378$350 | 600$600 | 4:573$300 | 1:676$500 | 59:498$750 | 77:727$550 |
| 78$150 | 75$200 | 668$700 | 209$900 | 8:230$950 | 9:512$300 |
| 280$250 | 148$000 | 5:455$750 | 1:431$250 | 66:936$250 | 66:100$800 |
| 89$150 | 107$000 | 883$800 | 287$350 | 10:973$150 | 10:412$050 |
| 181$000 | 172$000 | 5:296$350 | 1:486$250 | 68:445$000 | 50:992$200 |
| 33$000 | 55$800 | 361$100 | 115$800 | 4:099$150 | 4:311$250 |
| 349$900 | 8:021$800 | 60:364$750 | 14:814$800 | 736:968$900 | 701:770$350 |
| — | — | — | — | — | 32:870$850 |
| 43$400 | 70$000 | 1:064$250 | 361$700 | 13:502$900 | 12:642$200 |
| 7$650 | 35$300 | 114$300 | 80$900 | 25:486$250 | 3:688$800 |
| — | $600 | 59$800 | 41$800 | 15:910$400 | 8:088$400 |
| 7$800 | 4$500 | 96$200 | 40$100 | 1:055$900 | 3:091$050 |
| 23$700 | 120$400 | 867$800 | 370$600 | 11:026$450 | — |
| 5$750 | 8$600 | 37$000 | 12$700 | 415$300 | — |
| 765$300 | 740$700 | 8:533$700 | 2:332$300 | 106:838$000 | — |
| 72:839$100 | 978:682$030 | 7.294:225$054 | 2.050:967$512 | 112.617:708$840 | 124.649:324$229 |

**QUADRO N. 1** (Fim)

| ESTAÇÕES | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias pagas | Mercadorias cobradas |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | 39.520:784$844 | 7.882:688$300 | 3.334:982$450 | 13.422:600$700 | 38.059:938$850 |
| Francisco Sá | 174:493$600 | 13:601$300 | 253$300 | 9:764$200 | 64:933$800 |
| Inhauma | 68:687$500 | 2:134$700 | 7$000 | 1:132$700 | 19:757$400 |
| Vicente de Carvalho | 59:304$700 | 1:609$900 | 83$900 | 86$900 | 6:975$300 |
| Irajá | 144:859$200 | 2:023$500 | 6$800 | 943$400 | 10:410$400 |
| Collegio | 99:514$900 | 1:390$900 | 89$700 | 2:645$600 | 2:497$000 |
| Acary | 16:074$700 | 151$500 | 9$000 | 940$300 | 677$200 |
| Villa Rosaly | 63:413$800 | 1:813$800 | 22$700 | 1:028$100 | 9:252$500 |
| Agostinho Porto | 54:709$700 | 697$100 | 12$000 | 73$500 | 1:142$900 |
| Coelho da Rocha | 34:594$300 | 411$300 | — | 59$900 | 685$500 |
| Belfort Roxo | 84:284$600 | 3:286$800 | 468$800 | 9:317$500 | 3:381$700 |
| José Bulhões | 9:537$500 | 1:420$100 | 45$700 | 3:878$800 | 3:461$100 |
| Rio d'Ouro | 1:354$900 | 281$000 | 14$400 | 296$600 | 613$200 |
| São Pedro | 644$400 | 81$600 | 130$500 | 1:766$500 | 324$500 |
| Xerem | 1:513$400 | 564$600 | 26$200 | 1:209$100 | 2:759$700 |
| Tinguá | 1:394$000 | 1:751$800 | 123$900 | 1:386$400 | 488$400 |
| Del Castillo | 14:300$600 | 1:262$200 | 16$400 | 132$200 | 71:134$300 |
| Triagem | 20:410$800 | 1:061$200 | 2$600 | 2$200 | 4:625$100 |
| Engenho da Rainha | 30:812$500 | 813$800 | — | 7$800 | 311$800 |
| Areal | 30:919$600 | 363$700 | 24$800 | 51$800 | 17$300 |
| Pavuna | 66:561$800 | 1:612$100 | 10$500 | 153$400 | 41$700 |
| **E. F. THEREZOPOLIS** | | | | | |
| Magé | 24:779$425 | 3:509$500 | 81$200 | 1:260$300 | 3:062$700 |
| Augusto Vieira | 4:833$050 | 109$100 | — | 3:705$700 | 1:266$800 |
| Alcindo Guanabara | 13:407$450 | 755$400 | 726$600 | 9:944$900 | 4:956$500 |
| Soberbo | 722$950 | — | — | — | 13$700 |
| Alto Therezopolis | 34:982$200 | 256$100 | — | 4$800 | 2:228$800 |
| Varzea de Therezopolis | 59:335$250 | 1:573$300 | 11$600 | 106$500 | 6:245$500 |
| Porto de Piedade | 461$400 | 6$900 | — | — | 2:419$100 |
| TOTAL | 40.636:693$069 | 7.925:331$500 | 3.336:728$050 | 13.472:049$800 | 38.283:622$750 |

| DISCRIMINAÇÃO | Viajantes | Encommendas | Animaes | Mercadorias | Telegrammas |
|---|---|---|---|---|---|
| Total do T. Proprio | 40.636:693$069 | 7.925:331$500 | 3.336:728$050 | 51.755:672$550 | 73:080$330 |
| Importancia da renda a classificar | 10:299$547 | 594:601$050 | 58:657$400 | 1.737:578$438 | 29:804$653 |
| Renda arrecad.ª pelas Estradas em Tr.º Mutuo | 630:183$400 | 1.024:067$300 | 812:073$825 | 8.678:179$113 | 11:898$165 |
| Transporte p/c do Governo Federal | 5.432:778$400 | 6.580:738$900 | 212:666$600 | 7.157:175$500 | 1:672$800 |
| Transporte p/c. do Governo dos Estados | 1.831:105$300 | 585:774$000 | 28:835$700 | 514:087$900 | 397$200 |
| TOTAL GERAL | 48.541:059$716 | 16.710:512$750 | 4.448:961$575 | 69.842:693$500 | 116:853$148 |

NOTA — O total de 1931, está incluido na renda da Estrada de Ferro Rio d'Ouro.

| Telegrammas | Rendas Diversas | 10 % | 2 % | TOTAL—1932 | TOTAL—1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| 72:839$100 | 978:682$030 | 7.294:225$054 | 2.050:967$512 | 112.617:708$840 | 124.649:324$229 |
| 7$500 | 770$100 | 8:233$900 | 3:679$100 | 275:736$800 | 281:382$400 |
| 2$100 | 278$600 | 2:008$800 | 705$000 | 94:713$800 | 90:748$000 |
| $800 | 27$600 | 761$500 | 276$700 | 69:127$300 | 40:006$200 |
| 72$500 | 294$500 | 1:220$900 | 566$700 | 159:887$900 | 131:611$500 |
| 12$200 | 277$200 | 607$700 | 322$400 | 107:357$600 | 97:148$200 |
| 20$700 | 43$500 | 167$500 | 70$400 | 18:154$700 | 12:994$100 |
| 17$900 | 311$800 | 969$000 | 460$800 | 77:290$400 | 44:867$000 |
| 8$700 | 240$600 | 168$300 | 119$300 | 57:172$100 | 48:748$450 |
| 20$550 | 99$100 | 99$200 | 70$400 | 36:040$250 | 31:063$200 |
| 54$000 | 630$500 | 1:346$100 | 702$800 | 103:050$800 | 88:378$250 |
| 25$980 | 525$100 | 605$900 | 324$300 | 19:824$480 | 16:337$750 |
| 6$000 | 51$700 | 67$500 | 38$000 | 2:723$300 | 1:855$000 |
| — | 44$600 | 145$500 | 86$100 | 3:323$700 | 4:803$200 |
| 32$400 | 177$300 | 263$800 | 133$100 | 6:679$600 | 9:728$600 |
| 18$700 | 467$400 | 220$700 | 133$000 | 5:984$300 | 4:460$900 |
| — | 544$300 | 6:095$900 | 1:878$100 | 95:364$000 | 12:002$100 |
| — | 73$100 | 565$800 | 304$600 | 27:045$400 | 5:893$300 |
| — | 53$500 | 142$000 | 101$500 | 32:242$900 | 18:067$200 |
| $800 | 20$600 | 81$000 | 78$500 | 31:558$100 | — |
| $500 | 29$400 | 277$500 | 249$500 | 68:936$400 | 16:144$900 |
| — | 201$100 | 3:741$250 | 1:369$750 | 38:005$225 | — |
| — | 512$700 | 993$550 | 471$550 | 11:892$450 | — |
| — | 4:304$700 | 3:147$400 | 1:252$150 | 38:495$100 | — |
| — | 12$400 | 87$000 | 44$400 | 880$450 | — |
| — | 522$100 | 3:779$700 | 1:017$550 | 42:791$250 | — |
| — | 2:065$300 | 6:976$350 | 2:496$150 | 78:809$950 | — |
| — | 215$000 | 472$200 | 175$300 | 3:749$900 | — |
| 73:080$330 | 991:475$800 | 7.337:471$004 | 2.068:094$662 | 114.124:546$995 | 125.605:564$479 |

| Rendas Diversas | Reclamações | Percurso, Estadias e Alugueis de vagões | 10 % | 2 % | TOTAL-1932 | TOTAL-1931 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 991:475$830 | — | — | 7.337:471$004 | 2.068:094$662 | 114.124:546$995 | 125.605:564$479 |
| 304$200 | — | — | 523:787$975 | 132:039$541 | 3.087:072$804 | 4.257:441$386 |
| — | 40:135$042 | 448:827$950 | 812:137$100 | 212:057$900 | 12.669:559$795 | 13.446:604$503 |
| 3.467:980$224 | — | — | — | — | 22.853:012$424 | 18.667:934$783 |
| 21:908$700 | — | — | 287:435$700 | 67:408$694 | 3.336:953$194 | |
| 4.481:668$954 | 40:135$042 | 448:827$950 | 8.960:831$779 | 2.479:600$797 | 156.071:145$212 | 161.977:545$151 |

# RELAÇÃO DOS DESPACHOS EFFECTUADOS EM TRAFEGO PROPRIO, POR ESTAÇÃO E POR VERBA, EM 1932

QUADRO N. 2

| ESTAÇÕES | Encommendas | Mercadorias | | Animaes | Totaes | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pagas | A pagar | | 1932 | 1931 |
| D. Pedro II | 492.800 | — | — | 300 | 493.100 | 142.293 |
| Maritima | 6.523 | 20.719 | 24.085 | 78 | 51.405 | 55.911 |
| São Diogo | 18.800 | 20.511 | 5.463 | 380 | 45.154 | 54.148 |
| Alfredo Maia | 40.345 | 7.930 | 3.190 | 113 | 51.578 | 49.640 |
| Agencia Exprinter | — | — | — | — | — | — |
| » Honorio | 7.577 | 858 | — | — | 8.435 | 6.206 |
| » Pestana-Rio | 6.424 | 1.367 | — | — | 7.791 | 8.426 |
| » Central | 4.138 | 1.042 | — | — | 5.180 | 4.090 |
| » Transportes e Carruagens | 2.450 | 726 | — | — | 3.176 | 3.487 |
| » Expresso Federal | 913 | 851 | — | — | 1.764 | 2.780 |
| Lauro Muller | 2.355 | — | — | — | 2.355 | 2.743 |
| São Christovão | 2.472 | 575 | — | — | 3.047 | 3.926 |
| Mangueira | 1.366 | — | 55 | — | 1.421 | 1.336 |
| S. Francisco Xavier | 1.737 | — | — | — | 1.737 | 1.898 |
| Rocha | 647 | — | — | — | 647 | 924 |
| Riachuelo | 1.243 | — | — | — | 1.243 | 1.203 |
| Sampaio | 571 | — | — | — | 571 | 557 |
| Engenho Novo | 3.015 | 1.039 | 2.322 | 73 | 6.359 | 6.435 |
| Meyer | 2.259 | — | — | — | 2.259 | 2.363 |
| Todos os Santos | 1.687 | — | — | — | 1.687 | 2.054 |
| Engenho de Dentro | 4.466 | 458 | 850 | — | 5.774 | 6.236 |
| Encantado | 1.639 | — | — | — | 1.639 | 1.724 |
| Piedade | 2.309 | — | 49 | — | 2.358 | 2.791 |
| Quintino Bocayuva | 1.593 | 1.296 | 1.173 | — | 4.062 | 4.952 |
| Cascadura | 8.990 | 7 | 34 | 9 | 9.040 | 9.694 |
| Madureira | 19.546 | — | 2 | — | 19.548 | 14.572 |
| D. Clara | 664 | 7 | 2 | — | 673 | 1.056 |
| Oswaldo Cruz | 5.245 | 304 | 791 | 16 | 6.356 | 7.127 |
| Prefeito Bento Ribeiro | 3.008 | 217 | 223 | — | 3.448 | 4.400 |
| Marechal Hermes | 1.924 | 235 | 207 | 6 | 2.372 | 2.742 |
| Deodoro | 4.221 | 682 | 175 | 143 | 5.221 | 4.664 |
| Villa Militar | 1.120 | 21 | 140 | 25 | 1.306 | 1.251 |
| Realengo | 4.634 | 185 | 531 | 48 | 5.398 | 4.635 |
| Bangu | 14.024 | 344 | 1.139 | 44 | 15.551 | 16.414 |
| Senador Camará | 1.077 | 6 | 52 | 9 | 1.144 | 856 |
| Santissimo | 1.565 | 68 | 107 | 8 | 1.748 | 1.768 |
| Senador Vasconcellos | 1.075 | 137 | 113 | 3 | 1.328 | 946 |
| Campo Grande | 14.124 | 1.905 | 1.358 | 124 | 17.511 | 16.718 |
| Inhoahyba | 847 | 188 | 54 | 21 | 1.110 | 1.298 |
| Kosmos | 307 | 169 | 42 | 18 | 536 | 384 |
| Paciencia | 516 | 439 | 52 | 19 | 1.026 | 1.269 |
| Santa Cruz | 5.659 | 471 | 656 | 94 | 6.880 | 8.034 |
| Locomoção | 462 | 1.004 | — | — | 1.466 | 1.842 |
| Matadouro | 7.506 | 4.015 | 164 | 30 | 11.715 | 11.750 |
| Itaguahy | 1.604 | 2.249 | 928 | 41 | 4.882 | 4.907 |
| Coróa Grande | 1.435 | 271 | 659 | 17 | 2.382 | 2.106 |
| Itacurussá | 1.909 | 489 | 1.250 | 14 | 3.662 | 5.250 |
| Muriquy | 31 | 167 | 84 | 5 | 287 | 496 |
| Ibicuhy | 141 | 59 | 114 | 4 | 318 | 469 |
| Mangaratiba | 2.689 | 1.360 | 2.639 | 45 | 6.733 | 6.276 |
| Ricardo de Albuquerque | 627 | 67 | 291 | 8 | 993 | 1.208 |
| Anchieta | 1.321 | 207 | 332 | 14 | 1.874 | 2.513 |
| Nilopolis | 6.090 | 701 | 1.163 | 55 | 8.009 | 6.697 |
| Mesquita | 1.019 | 602 | 308 | 9 | 1.938 | 2.674 |
| A transportar | — | — | — | — | — | — |

**QUADRO N. 2** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Encommendas | Mercadorias | | Animaes | Totaes | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pagas | A pagar | | 1932 | 1931 |
| Transporte | — | — | — | — | — | — |
| Nova Iguassu' | 9.150 | 2.036 | 1.520 | 45 | 12.751 | 12.890 |
| Morro Agudo | 2.925 | 382 | 768 | 16 | 4.091 | 4.614 |
| Austin | 4.064 | 278 | 797 | 30 | 5.169 | 3.860 |
| Queimados | 666 | 532 | 1.829 | 33 | 3.060 | 5.193 |
| Belém | 2.626 | 1.466 | 1.271 | 149 | 5.512 | 4.803 |
| Lages | 142 | 91 | 108 | 6 | 347 | 484 |
| Paracamby | 3.431 | 541 | 2.895 | 142 | 7.009 | 7.360 |
| Guedes da Costa | 17 | 2 | — | 2 | 21 | 20 |
| Mario Bello | 605 | 263 | 44 | 6 | 918 | 1.110 |
| Serra | 511 | 92 | 154 | 7 | 764 | 693 |
| Scheid | 66 | 3 | 35 | 2 | 106 | 147 |
| Palmeiras | 314 | 474 | 125 | 8 | 1.011 | 1.022 |
| Paulo de Frontin | 3.161 | 505 | 2.268 | 22 | 5.956 | 5.704 |
| Humberto Antunes | 2.718 | 228 | 1.154 | 19 | 4.119 | 3.707 |
| Eng. Nery Ferreira | 2.513 | — | — | 20 | 2.533 | 2.242 |
| Mendes | 750 | 4.349 | 3.429 | 81 | 8.609 | 7.784 |
| Martins Costa | 903 | 12 | 184 | 6 | 1.105 | 689 |
| Morsing | 2.390 | 159 | 596 | 34 | 3.179 | 2.448 |
| Sant'Anna | 2.559 | 476 | 1.044 | 57 | 4.136 | 4.583 |
| Barra do Pirahy | 19.401 | 3.048 | 7.868 | 152 | 30.469 | 28.712 |
| Cabuçu' (Ramal de Austin) | — | 74 | 207 | — | 281 | 389 |
| União | 78 | — | 1.085 | — | 1.163 | 66 |
| Vargem Alegre | 2.089 | 81 | 1.660 | 33 | 3.863 | 4.324 |
| Pinheiro | 4.271 | 193 | — | 78 | 4.542 | 6.327 |
| Rademaker | 1.081 | 53 | 112 | 13 | 1.259 | 1.361 |
| Volta Redonda | 2.174 | 103 | 841 | 58 | 3.176 | 4.033 |
| Barra Mansa | 6.735 | 836 | 4.467 | 220 | 12.258 | 13.722 |
| Saudade | 1.033 | 36 | 184 | 31 | 1.284 | 1.657 |
| Pombal | 1.611 | 48 | 273 | 22 | 1.954 | 2.090 |
| Floriano | 3.042 | 424 | 1.573 | 34 | 5.073 | 5.685 |
| Bulhões | 1.551 | 63 | 217 | 8 | 1.839 | 1.930 |
| Oliveira Botelho | 51 | 14 | 27 | 12 | 104 | 136 |
| Rezende | 6.165 | 1.152 | 5.589 | 94 | 13.000 | 13.498 |
| Marechal Jardim | 345 | 3 | 31 | 2 | 381 | 588 |
| Barão Homem de Mello | 2.610 | 123 | 1.233 | 33 | 3.999 | 4.730 |
| Itatiaya | 451 | 30 | 174 | 56 | 711 | 1.155 |
| Eng. Passos | 720 | 59 | 1.131 | 19 | 1.929 | 2.078 |
| Eng. Bianor | 50 | — | 23 | 3 | 76 | 105 |
| Queluz | 2.662 | 134 | 3.268 | 29 | 6.093 | 7.685 |
| Villa Queimada | 544 | 1 | 25 | 4 | 574 | 509 |
| Lavrinhas | 1.283 | 273 | 513 | 28 | 2.097 | 2.904 |
| Cruzeiro | 6.728 | 1.142 | 6.810 | 255 | 14.935 | 19.671 |
| Embahu' | 77 | 17 | 5 | 73 | 172 | 140 |
| Cachoeira | 2.338 | 340 | 2.104 | 144 | 4.926 | 7.308 |
| Cannas | 55 | 8 | 25 | 3 | 91 | 112 |
| Lorena | 4.573 | 768 | 2.448 | 50 | 7.839 | 12.686 |
| Eng. Neiva | 41 | 1 | 1 | 4 | 47 | 16 |
| Guaratinguetá | 4.967 | 465 | 3.939 | 366 | 9.737 | 13.356 |
| Coronel Barreiros (Ramal de Piquete) | 263 | 11 | 3 | 16 | 293 | 385 |
| Rodrigues Alves | 942 | 138 | 659 | 34 | 1.773 | 4.052 |
| Tres Barras | 12 | 2 | 1 | — | 15 | 316 |
| Rialto (Ramal de Bananal) | 676 | 53 | 283 | 22 | 1.034 | 828 |
| Bananal | 2.363 | 96 | 1.398 | 6 | 3.863 | 3.925 |
| Apparecida | 19 | 105 | 517 | 13 | 654 | 1.748 |
| Roseira | 25 | 105 | 413 | 66 | 609 | 2.552 |
| Moreira Cesar | 16 | 162 | 89 | 15 | 282 | 1.726 |
| A transportar | — | — | — | — | — | — |

**QUADRO N. 2** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Encommendas | Mercadorias | | Animaes | Totaes | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pagas | A pagar | | 1932 | 1931 |
| Transporte | — | — | — | — | — | — |
| Pindamonhangaba | 30 | 1.375 | 2.651 | 140 | 4.106 | 9.686 |
| Tremembé | 18 | 580 | 458 | 30 | 1.086 | 2.664 |
| Taubaté | 39 | 1.830 | 3.409 | 56 | 5.334 | 11.922 |
| Quiririm | 13 | 98 | 102 | 1 | 214 | 697 |
| Eng. Sá e Silva | 4 | — | 1 | 2 | 7 | 46 |
| Caçapava | 24 | 936 | 1.168 | 34 | 2.162 | 5.443 |
| Eugenio Mello | 2 | 364 | 156 | 1 | 523 | 668 |
| Eng. M. Guimarães | 1 | 18 | 35 | 1 | 55 | 83 |
| S. José dos Campos | 20 | 395 | 1.911 | 54 | 2.380 | 6.164 |
| Limoeiro | 6 | 157 | 32 | 10 | 205 | 291 |
| Jacarehy | 28 | 1.009 | 1.896 | 93 | 3.026 | 8.144 |
| Bom Jesus | 6 | 2.058 | 103 | 10 | 2.177 | 1.838 |
| S. Silvestre | 7 | 1.493 | 42 | 15 | 1.557 | 1.852 |
| Guararema | 6 | 1.525 | 116 | 13 | 1.660 | 1.832 |
| Luiz Carlos | 2 | 1.475 | 15 | 1 | 1.493 | 1.997 |
| Sabauna | 15 | 2.139 | 136 | 7 | 1.297 | 4.128 |
| Cesar de Souza | 2 | 286 | 20 | 4 | 312 | 595 |
| Mogy das Cruzes | 70 | 1.859 | 650 | 65 | 2.644 | 14.880 |
| Santo Angelo | 10 | 4 | 36 | 4 | 54 | 835 |
| Suzano | 23 | 271 | 134 | 32 | 460 | 4.641 |
| Calmon Vianna | 7 | — | 1 | 2 | 10 | 175 |
| Poá | 39 | — | 74 | 27 | 140 | 7.079 |
| Ferraz de Vasconcellos | 1.503 | 53 | 108 | 2 | 1.666 | 2.213 |
| Carvalho de Araujo | 1.338 | 39 | 105 | 32 | 1.514 | 1.441 |
| Quinze de Novembro | 195 | 3 | 13 | 4 | 215 | 244 |
| Itaquera | 2 234 | 10 | 63 | 27 | 2.334 | 5.990 |
| Eng. Arthur Alvim | 664 | — | 13 | 4 | 681 | 583 |
| Villa Mathilde | 1.090 | 9 | 38 | 3 | 1.140 | 1.740 |
| Carlos de Campos | 1.079 | 1.839 | 130 | 76 | 3.124 | 2.592 |
| Norte | 42.309 | 11.850 | 9.397 | 397 | 63.953 | 102.695 |
| Agencia Pestana—São Paulo | 4.360 | 406 | — | — | 4.766 | 6.144 |
| » Norte | 20.595 | 1.041 | — | — | 21.636 | 26.960 |
| 5.ª Parada | 384 | — | — | 7 | 391 | 134 |
| 4.ª Parada | 901 | — | — | 13 | 914 | 91 |
| Ypiranga | 715 | 306 | 348 | 13 | 1.382 | 1.536 |
| Demetrio Ribeiro | 1.302 | 162 | 195 | 17 | 1.676 | 2.221 |
| Barão de Vassouras | 5.225 | 332 | 744 | 39 | 6.340 | 6.850 |
| Juparanã | 2.125 | 1.971 | 1.343 | 99 | 5.538 | 5.520 |
| Teixeira Leite | 1.316 | 422 | 121 | 12 | 1.871 | 1.963 |
| Sebastião Lacerda | 2.301 | 863 | 833 | 58 | 4.055 | 6.641 |
| Alliança | 1.751 | 2.078 | 859 | 19 | 4.707 | 5.569 |
| Casal | 722 | 651 | 82 | 1 | 1.456 | 1.628 |
| Carlos Niemeyer | 284 | 1.198 | 2 | 9 | .493 | 1.606 |
| Andrade Pinto | 2.408 | 2.194 | 1.214 | 22 | 5.838 | 5.833 |
| Eng. Vieira Cortez | 1.368 | 244 | 508 | 43 | 2.163 | 2.434 |
| Parahyba do Sul | 7.269 | 2.528 | 1.774 | 64 | 11.635 | 13.319 |
| Barão de Angra | 544 | 105 | 175 | 2 | 826 | 648 |
| Entre Rios | 11.132 | 1.004 | 2.675 | 44 | 14.855 | 14.993 |
| Fernandes Pinheiro | 113 | 186 | 43 | 4 | 346 | 287 |
| Serraria | 2.446 | 263 | 537 | 57 | 3.303 | 3.502 |
| Souza Aguiar | 1.197 | 59 | 246 | 18 | 1.520 | 1.573 |
| Parahybuna | 951 | 111 | 452 | 8 | 1.522 | 1.443 |
| Affonso Arinos | 7.517 | 187 | 744 | 15 | 8.465 | 6.502 |
| Sobragy | 2.649 | 88 | 975 | 63 | 3.775 | 4.127 |
| Cotegipe | 1.842 | 18 | 276 | 28 | 2.164 | 2.235 |
| Mathias Barbosa | 4.017 | 37 | 502 | 25 | 4.581 | 3.952 |
| A transportar | — | — | — | — | — | — |

**QUADRO N. 2** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Encommendas | Mercadorias | | Animaes | Totaes | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pagas | A pagar | | 1932 | 1931 |
| Transporte | — | — | — | — | — | — |
| Cedofeita | 2.357 | 8 | 63 | 13 | 2.441 | 1.552 |
| Retiro | 1.683 | 37 | 277 | 13 | 2.010 | 1.469 |
| Juiz de Fora | 22.612 | 2.479 | 11.550 | 78 | 36.719 | 38.914 |
| Marianno Procopio | 3.721 | 1.120 | 1.409 | 22 | 6.272 | 5.969 |
| Francisco Bernardino | 1.106 | 124 | 142 | 55 | 1.427 | 1.232 |
| Bemfica | 5.489 | 34 | 107 | 90 | 5.720 | 5.405 |
| Igrejinha | 641 | 42 | 218 | 30 | 931 | 730 |
| Penido | 1.582 | 85 | 499 | 35 | 2.201 | 2.288 |
| Eng. Valladares | 4.651 | 355 | 1.185 | 91 | 6.262 | 6.221 |
| Orvalho | 1.157 | 237 | 420 | 51 | 1.865 | 1.628 |
| Manejo | 493 | 55 | 529 | 21 | 1.098 | 953 |
| Lima Duarte | 4.403 | 579 | 3.423 | 106 | 8.511 | 8.502 |
| Dias Tavares | 2.321 | 21 | 54 | 6 | 2.402 | 2.684 |
| Chapeu d'Uvas | 2.732 | 38 | 306 | 99 | 3.175 | 3.145 |
| Ewbank da Camara | 5.154 | 540 | 1.193 | 24 | 6.911 | 6.746 |
| Sergio Macedo | 604 | 1 | — | — | 605 | 919 |
| Santos Dumont | 19.030 | 1.321 | 5.351 | 106 | 25.808 | 26.617 |
| Campo Alegre | 603 | 8 | 258 | 13 | 882 | 1.173 |
| Oliveira Fortes | 2.723 | 44 | 1.210 | 59 | 5.036 | 4.153 |
| Paiva | 2.019 | 54 | 785 | 27 | 2.885 | 3.004 |
| Santa Amelia | 540 | 18 | 104 | 15 | 677 | 740 |
| Mercês | 3.955 | 409 | 3.168 | 189 | 7.721 | 7.179 |
| Mantiqueira | 3.076 | 219 | 935 | 79 | 4.309 | 4.141 |
| Rocha Dias | 164 | 19 | 23 | 30 | 236 | 191 |
| João Ayres | 3.389 | 206 | 650 | 48 | 4.293 | 3.699 |
| Boa Sorte | — | 4 | 9 | 7 | 20 | 1.259 |
| Sitio | 4.665 | 451 | 1.018 | 243 | 6.377 | 6.652 |
| Sá Fortes | 1.052 | 193 | 134 | 3 | 1.382 | 986 |
| Barbacena | 7.713 | 971 | 6.211 | 45 | 14.940 | 14.407 |
| A. Vasconcellos | 356 | 33 | 56 | 16 | 461 | 631 |
| Bias Fortes | 317 | 2 | 10 | 17 | 346 | 333 |
| Ressaquinha | 3.589 | 2.183 | 2.612 | 43 | 8.427 | 8.572 |
| Hermillo Alves | 381 | 117 | 257 | 20 | 775 | 768 |
| Carandahy | 6.829 | 1.110 | 1.510 | 54 | 9.503 | 10.762 |
| Pedra do Sino | 403 | 27 | 270 | 30 | 730 | 950 |
| Herculano Penna | 58 | 2 | 1.052 | 9 | 1.121 | 1.137 |
| Christiano Ottoni | 2.774 | 216 | 855 | 114 | 3.959 | 4.684 |
| Buarque de Macedo | 1.621 | 54 | 509 | 43 | 1.867 | 2.188 |
| Lafayette | 6.588 | 3.356 | 6.561 | 175 | 16.680 | 17.028 |
| Gagé | 437 | 43 | 71 | 7 | 558 | 589 |
| Dr. Joaquim Murtinho | 932 | 140 | 437 | 42 | 1.551 | 1.979 |
| Congonhas do Campo | 1.283 | 320 | 992 | 28 | 2.623 | 3.373 |
| Eng. C. Lopes | 646 | 86 | 304 | 43 | 1.079 | 1.025 |
| João Ribeiro | 3.470 | 670 | 2.196 | 133 | 6.469 | 5.761 |
| Arrojado Lisboa | 303 | 45 | 57 | 21 | 426 | 453 |
| Bello Valle | 3.961 | 1.326 | 1.597 | 125 | 7.009 | 7.218 |
| Moeda | 1.238 | 1.027 | 557 | 24 | 2.846 | 3.331 |
| Marinhos | 597 | 157 | 242 | 44 | 1.040 | 1.171 |
| Mello Franco | 534 | 355 | 413 | 9 | 1.311 | 1.252 |
| Brumadinho | 2.362 | 551 | 1.915 | 65 | 4.893 | 5.960 |
| Sarzedo | 560 | 44 | 117 | 14 | 735 | 924 |
| Ibiretê | 659 | 63 | 123 | 10 | 855 | 718 |
| Barreiros | 77 | 66 | 16 | 13 | 172 | 159 |
| Gamelleiras | — | — | — | — | — | 159 |
| Calafate | 698 | 1.520 | 2.019 | 19 | 4.256 | 4.052 |
| Fecho do Funil | 271 | 359 | 94 | 7 | 731 | 719 |
| A transportar | — | — | — | — | — | — |

**QUADRO N. 2** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Encommendas | Mercadorias | | Animaes | Totaes | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pagas | A pagar | | 1932 | 1931 |
| Transporte | — | — | — | — | — | — |
| Lobo Leite | 707 | 190 | 421 | 19 | 1.337 | 1.647 |
| Chrockatt de Sá | 125 | 44 | 58 | 3 | 230 | 481 |
| Burnier | 900 | 64 | 576 | 24 | 1.564 | 1.585 |
| Usina | — | — | 3 | — | 3 | 365 |
| Metallurgica | — | 2 | — | — | 2 | 399 |
| Hargreaves | 587 | 298 | 1.054 | 3 | 1.942 | 2.450 |
| Rodrigo Silva | 593 | 51 | 480 | 1 | 1.125 | 1.297 |
| Tripuhy | 107 | 79 | 53 | 4 | 243 | 275 |
| Ouro Preto | 5.968 | 501 | 4.568 | 19 | 11.056 | 11.773 |
| Victorino Dias | 120 | 153 | 191 | 2 | 466 | 628 |
| Passagem | 342 | 30 | 653 | — | 1.025 | 1.027 |
| Mariana | 1.569 | 191 | 2.672 | 11 | 4.443 | 4.344 |
| D. Silverio | 156 | 3 | 348 | 8 | 515 | 442 |
| Ribeirão do Carmo | 590 | 25 | 707 | 10 | 1.332 | 1.156 |
| Lavras Velhas | 96 | 4 | 136 | 2 | 238 | 189 |
| Edgard Werneck | 578 | 31 | 727 | 11 | 1.147 | 1.340 |
| Acuyaca | 533 | 30 | 439 | 24 | 1.026 | 1.055 |
| Crasto | 301 | 24 | 308 | 7 | 640 | 696 |
| Felippe dos Santos | 475 | 26 | 537 | 24 | 1.062 | 940 |
| Itá | 354 | 145 | 322 | 18 | 839 | 851 |
| Ponte Nova | 1.362 | 421 | 2.760 | 11 | 4.554 | 4.134 |
| Eng. Corrêa | 2.001 | 813 | 398 | 29 | 3.251 | 3.889 |
| Itabirito | 3.178 | 728 | [illegible].124 | 35 | 7.065 | 7.185 |
| Esperança | 408 | 646 | 1.382 | 9 | 2.445 | 2.126 |
| Aguiar Moreira | 62 | 27 | 7 | 7 | 103 | 134 |
| Rio Acima | 840 | 214 | 1.164 | 18 | 2.236 | 2.191 |
| Honorio Bicalho | 234 | 30 | 200 | 23 | 487 | 587 |
| Raposos | 3.136 | 462 | 5.793 | 18 | 9.409 | 9.521 |
| Sabará | 3.375 | 761 | 1.823 | 43 | 6.002 | 6.524 |
| Siderurgica | 600 | 790 | 7.717 | — | 9.107 | 6.202 |
| Cuyabá | 599 | 6 | 226 | 2 | 833 | 741 |
| Visconde Caethé | 1.080 | 159 | 2.289 | 18 | 3.546 | 3.242 |
| João Vasconcellos | 214 | 13 | 260 | 7 | 494 | 515 |
| Gongo Socco | 142 | 4 | 109 | 7 | 262 | 240 |
| Morro Grande | 421 | 104 | 621 | — | 1.146 | 2.089 |
| São Bento | 305 | 83 | 256 | 12 | 656 | 780 |
| Santa Barbara | 2.380 | 121 | 6.906 | 51 | 9.458 | 11.275 |
| General Carneiro | 516 | 306 | 222 | 12 | 1.056 | 943 |
| Marzagão | 434 | 33 | 370 | 6 | 843 | 656 |
| Caetano Furquim | — | — | — | — | — | 63 |
| Horto Florestal | 1.752 | 183 | 273 | 20 | 2.228 | 2.107 |
| Arrudas | 1.775 | 187 | 569 | 40 | 2.571 | 2.265 |
| Bello Horizonte | 36.237 | 3.141 | 42.477 | 128 | 81.983 | 80.124 |
| Capitão Eduardo | 127 | 191 | 64 | 2 | 384 | 457 |
| S. Luzia R. das Velhas | 7.951 | 537 | 895 | 47 | 9.433 | 5.824 |
| Ribeirão da Matta | 575 | 76 | 30 | 13 | 694 | 967 |
| Vespasiano | 1.147 | 1.525 | 1.431 | 20 | 4.123 | 3.491 |
| Nova Granja | 755 | — | 26 | 4 | 785 | 451 |
| Dr. Lund | 1.173 | 46 | 144 | 34 | 1.397 | 1.002 |
| Pedro Leopoldo | 2.434 | 77 | 1.051 | 71 | 3.633 | 3.319 |
| Mattosinhos | 1.100 | 78 | 799 | 25 | 2.002 | 2.619 |
| Peripery | 896 | 113 | 396 | 41 | 1.446 | 1.817 |
| Arcoverde | 631 | 56 | 69 | 7 | 763 | 813 |
| Prudente de Moraes | 1.284 | 181 | 399 | 29 | 1.893 | 1.986 |
| Sete Lagoas | 6.343 | 576 | 4.581 | 105 | 11.605 | 11.739 |
| Wenceslau Braz | 90 | 46 | 8 | 2 | 146 | 150 |
| A transportar | — | — | — | — | — | — |

**QUADRO N. 2** (Continuação)

| ESTAÇÕES | Encommendas | Mercadorias | | Animaes | Totaes | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pagas | A pagar | | 1932 | 1931 |
| Transporte | — | — | — | — | — | — |
| Silva Xavier | 648 | 19 | 342 | 46 | 1.055 | 880 |
| Carvalho de Almeida | 1.431 | 61 | .068 | 31 | 2.591 | 2.138 |
| Araçá | 1.368 | 76 | 1.275 | 193 | 2.912 | 2.844 |
| Cordisburgo | 1.606 | 103 | 1.022 | 112 | 2.843 | 2.517 |
| Maquiné | 440 | 13 | 95 | 23 | 571 | 536 |
| Mascarenhas | 375 | 23 | 256 | 51 | 705 | 799 |
| G. da Silveira | 186 | 33 | 210 | 70 | 499 | 437 |
| Curvello | 7.974 | 394 | 6.278 | 99 | 14.745 | 16.345 |
| Tamboril | 361 | 35 | 38 | 8 | 442 | 197 |
| Osorio de Almeida | 372 | 2 | 178 | 23 | 575 | 610 |
| Corintho | 4.353 | 351 | 3.259 | 56 | 8.019 | 6.208 |
| Roça do Brejo | 123 | 1 | 20 | — | 144 | 271 |
| Santo Hyppolito | 735 | 89 | 1.175 | 27 | 2.026 | 2.303 |
| Monjollos | 501 | — | 893 | 9 | 1.403 | 2.331 |
| Rodeador | 357 | 13 | 337 | 7 | 714 | 718 |
| Conselheiro Matta | 451 | 29 | 316 | 8 | 804 | 1.063 |
| Barão de Guaycuhy | 431 | 23 | 773 | 2 | 1.229 | 1.207 |
| Guinda | — | — | — | — | — | 61 |
| Diamantina | 2.403 | 183 | 5.606 | 21 | 8.213 | 8.944 |
| Contria | 919 | 28 | 593 | 91 | 1.631 | 2.032 |
| Beltrão | 325 | 34 | 171 | 10 | 540 | 531 |
| Lassance | 599 | 35 | 978 | 35 | 1.647 | 1.567 |
| Porto Faria | 405 | 31 | 274 | 11 | 721 | 805 |
| Varzea da Palma | 791 | 19 | 666 | 53 | 1.529 | 1.800 |
| Buritys | 156 | 9 | 20 | 11 | 196 | 242 |
| Pirapóra | 3.531 | 595 | 3.741 | 36 | 7.903 | 8.442 |
| Independencia | — | — | — | — | — | 73 |
| Aporá | 350 | 55 | 196 | 13 | 614 | 386 |
| Francisco Sá | 617 | 86 | 696 | 51 | 1.450 | 1.318 |
| Curumatahy | 191 | 16 | 96 | 7 | 310 | 476 |
| Buenopolis | 1.530 | 200 | 1.345 | 29 | 3.104 | 3.025 |
| Joaquim Felicio | 982 | 21 | 428 | 6 | 1.447 | 1.229 |
| Cattoni | 19 | — | 26 | 2 | 47 | 134 |
| Bueno do Prado | 233 | 47 | 305 | 28 | 613 | 411 |
| Eng. Dolobella | 90 | 108 | 61 | 9 | 268 | 486 |
| Granjas Reunidas | 898 | 222 | 551 | 25 | 1.696 | 1.215 |
| Eng. Navarro | 293 | 11 | 337 | 9 | 650 | 560 |
| Bocayuva | 1.654 | 335 | 1.654 | 26 | 3.669 | 3.095 |
| Camillo Prates | 40 | 10 | 4 | 3 | 57 | 44 |
| Pires e Albuquerque | 275 | 89 | 340 | 13 | 717 | 465 |
| Juramento | 199 | 27 | 214 | 64 | 504 | 744 |
| Antonio Olyntho | 13 | 1 | 1 | — | 15 | 37 |
| Montes Claros | 1.793 | 293 | 6.364 | 347 | 8.797 | 8.976 |
| Triagem | 1.410 | 375 | 559 | 30 | 2.374 | 4.705 |
| Maria da Graça | 96 | — | — | 3 | 99 | 265 |
| Del Castillo | 714 | 70 | 1.385 | 15 | 2.184 | 2.595 |
| Cintra Vidal | 338 | — | — | 4 | 342 | 1.532 |
| Terra Nova | 420 | 472 | 665 | 3 | 1.560 | 2.239 |
| Thomaz Coelho | 767 | 3 | 70 | 2 | 842 | 599 |
| Cavalcante | 276 | — | — | 4 | 280 | 1.235 |
| Eng. Leal | 257 | 130 | 231 | 6 | 624 | 1.676 |
| Magno | 11.051 | 5.388 | 908 | 58 | 17.405 | 29.690 |
| Tury-Assu' | 2.266 | 168 | 348 | 7 | 2.789 | 3.651 |
| Sapê | 1.233 | — | — | 9 | 1.242 | 2.583 |
| Honorio Gurgel | 1.129 | 41 | 129 | 7 | 1.306 | 2.861 |
| Costa Barros | 1.135 | — | 98 | 10 | 1.243 | 4.213 |
| A transportar | — | — | — | — | — | — |

QUADRO N. 2 (Continuação)

| ESTAÇÕES | Encommendas | Mercadorias | | Animaes | Totaes | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pagas | A pagar | | 1932 | 1931 |
| Transporte | — | — | — | — | — | — |
| Pavuna | 1 028 | 44 | 98 | 21 | 1.191 | 5.969 |
| S. João de Merity | 365 | 205 | 422 | 9 | 1.001 | 1.497 |
| Berford | 327 | — | — | — | 327 | 385 |
| S. Matheus | 1.254 | — | 341 | 19 | 1.614 | 3.090 |
| Rocha Sobrinho | 158 | 30 | 144 | 6 | 338 | 283 |
| Andrade de Araujo | 528 | 267 | 334 | 17 | 1.146 | 1.807 |
| Carlos Sampaio | 10 | 159 | 161 | 15 | 345 | 461 |
| Paes Leme | 480 | 332 | 318 | 22 | 1.152 | 1.593 |
| Sertão | 1.225 | 1.231 | 750 | 41 | 3.247 | 3.325 |
| Bomfim | 687 | 618 | 440 | 41 | 1.786 | 1.[illegible]84 |
| Vera Cruz | 378 | 1.287 | 549 | 34 | 2.248 | 2.117 |
| Conrado Niemeyer | 487 | 20 | 266 | 12 | 785 | 607 |
| Governador Portella | 3.296 | 246 | 1.351 | 38 | 4.931 | 3.875 |
| Prof. Miguel Pereira | 1.474 | 790 | 2.132 | 23 | 4.419 | 5.091 |
| Paty do Alferes | 4.377 | 2.033 | 1.526 | 37 | 7.973 | 6.969 |
| Arcozello | 613 | 169 | 300 | 16 | 1.098 | 1.767 |
| Avellar | 2.316 | 8.178 | 2.030 | 45 | 12.569 | 12.579 |
| Andrade Costa | 1.030 | 1.681 | 358 | 27 | 3.096 | 3.030 |
| Cavaru' | — | 808 | 288 | 30 | 1.126 | 2.757 |
| Werneck | 1.378 | 3.795 | 526 | 12 | 5.711 | 6.272 |
| Monte Sinai | 2 | — | — | — | 2 | — |
| Santa Fé | 961 | 30 | 127 | 27 | 1.145 | 1.076 |
| Penha Longa | 1.159 | 209 | 388 | 10 | 1.766 | 1.603 |
| Chiador | 1.620 | 257 | 690 | 12 | 2.579 | 2.303 |
| Anta | 2.107 | 368 | 885 | 7 | 3.367 | 3.735 |
| Sapucaia | 3.959 | 850 | 1.117 | 9 | 5.935 | 6.963 |
| Benjamin Constant | 750 | 42 | 252 | 8 | 1.052 | 1.012 |
| Teixeira Soares | 487 | 2 | 84 | — | 573 | 558 |
| Simplicio | 857 | 21 | 402 | 4 | 1.284 | 1.385 |
| Porto Novo | 6.410 | 574 | 5.230 | 51 | 12.265 | 12.853 |
| Morro Azul | 390 | 353 | 601 | 14 | 1.358 | 1.236 |
| Sacra Familia | 1.127 | 292 | 769 | 42 | 2.230 | 2.038 |
| Palmas | 375 | 50 | 153 | 9 | 587 | 520 |
| Triumpho | 523 | 153 | 234 | 9 | 919 | 484 |
| Cidade de Vassouras | 2.272 | 580 | 2.942 | 24 | 5.818 | 5.422 |
| Quirino | 855 | 78 | 201 | 14 | 1.148 | 1.681 |
| Esteves | 1.217 | 225 | 246 | 6 | 1.694 | 1.415 |
| Chacrinha | 430 | 25 | 290 | 9 | 754 | 1.088 |
| Valença | 4.842 | 1.412 | 6.595 | 88 | 12.937 | 12.445 |
| Santa Ignacia | 14 | 87 | 143 | 11 | 255 | 1.470 |
| Rio Bonito | 31 | 107 | 400 | 15 | 553 | 4.417 |
| Alberto Furtado | 26 | 344 | 230 | 72 | 672 | 4.372 |
| Rio Preto | 46 | 301 | 2.466 | 27 | 2.840 | 10.094 |
| São Luiz | 10 | 54 | 357 | 24 | 445 | 1.483 |
| Coronel Cardoso | 7 | 13 | 63 | 8 | 91 | 217 |
| Santa Clara | 16 | 42 | 366 | 17 | 441 | 2.750 |
| B. Gonçalves | 11 | 16 | 113 | 11 | 151 | 1.043 |
| S. Rita de Jacutinga | 22 | 75 | 1.496 | 13 | 1.606 | 4.058 |
| Tabôas | 9 | 89 | 357 | 13 | 468 | 2.086 |
| Santa Thereza | 25 | 278 | 1.306 | 13 | 1.622 | 5.286 |
| Cachoeira do Funil | 5 | — | 108 | 15 | 138 | 995 |
| Porto das Flôres | 31 | 152 | 1.222 | 53 | 1.458 | 7.181 |
| Santa Rosa | 10 | 54 | 259 | 6 | 329 | 1.000 |
| Tres Ilhas | 9 | 116 | 962 | 25 | 1.112 | 2.533 |
| Magé | 1.390 | 65 | 225 | 2 | 1.682 | — |
| Augusto Vieira | 33 | 123 | 139 | — | 295 | — |
| A transportar | — | — | — | — | — | — |

**QUADRO N. 2** (Fim)

| ESTAÇÕES | Encommendas | Mercadorias | | Animaes | Totaes | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pagas | A pagar | | 1932 | 1931 |
| Transporte | — | — | — | — | — | — |
| Alcindo Guanabara | 314 | 327 | 793 | 4 | 1.438 | — |
| Alto Therezopolis | 114 | 9 | 50 | — | 173 | — |
| Varzea Therezopolis | 496 | 13 | 165 | 3 | 677 | — |
| Porto Piedade | 3 | — | 56 | — | 59 | — |
| Soberbo | — | 4 | 1 | — | 5 | — |
| Desvio Amaral | — | 4 | — | — | 4 | — |
| Inspector Octalicio | — | 574 | — | — | 574 | — |
| Kilometro 43 | — | — | — | — | — | 11 |
| Triagem | 569 | — | — | — | 569 | 193 |
| Del Castillo | 557 | — | — | — | 557 | 298 |
| Pavuna | 570 | — | — | — | 570 | 527 |
| Francisco Sá | 15 424 | 1.206 | 1.036 | 47 | 17.713 | 12.343 |
| Inhauma | 1.753 | 219 | 480 | 3 | 2.455 | 2.316 |
| Vicente de Carvalho | 984 | 13 | 177 | 20 | 1.194 | 812 |
| Irajá | 2.491 | 70 | 283 | 3 | 2.847 | 1.940 |
| Collegio | 1.697 | 62 | 169 | 9 | 1.937 | 1.364 |
| Acary | 231 | 14 | 34 | 2 | 281 | 226 |
| Villa Rosaly | 1.917 | 255 | 430 | 5 | 2.607 | 1.177 |
| Agostinho Porto | 626 | 16 | 110 | 5 | 757 | 576 |
| Coelho da Rocha | 371 | 14 | 63 | — | 448 | 310 |
| Belford Roxo | 2.763 | 486 | 294 | 9 | 3.552 | 3.676 |
| José Bulhões | 1.669 | 155 | 347 | 18 | 2.189 | 1.034 |
| Rio d'Ouro | 182 | 13 | 74 | 5 | 274 | 164 |
| São Pedro | 124 | 335 | 33 | 18 | 510 | 542 |
| Xerém | 259 | 148 | 269 | — | 676 | 572 |
| Tinguá | 774 | 223 | 65 | 8 | 1.070 | 363 |
| Engenho da Rainha | 742 | 1 | 25 | — | 768 | 441 |
| Areal | 656 | — | — | 3 | 659 | — |
| TOTAL | 1.380.600 | 226.338 | 420.770 | 13.241 | 2.040.949 | 1.890.050 |

NOTA — As estações que figuram em duplicata, uma pertence a antiga Estrada de Ferro Rio d'Ouro e a outra a Linha Auxiliar.

## NUMERO DE DESPACHOS EFFECTUADOS EM TRAFEGO MUTUO COM A CENTRAL, COMPARATIVO COM OS DOIS ULTIMOS ANNOS

QUADRO N. 2-A

| ESTRADAS, EMPRESAS E COMPANHIAS | MERCADORIAS PAGAS | | ENCOMMENDAS | | MERCADORIAS A PAGAR | | ANIMAES | | TOTAES | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Entregues | Recebidas | Entregues | Recebidas | Entregues | Recebidas | Entregues | Recebidas | 1932 | 1931 | 1930 |
| Estrada de F.º Oeste de Minas | 46 230 | 3.508 | 288.700 | 23 800 | 10.789 | 13.810 | — | 319 | 387.156 | 204.795 | 154.174 |
| The Leopoldina Railway | 26.451 | 989 | 82 210 | 19.980 | 8.671 | 9.318 | 46 | 79 | 147.744 | 56.636 | 44 521 |
| Estrada de Ferro Sul de Minas | 38.510 | 2.810 | 275.320 | 24.120 | 9.407 | 12.240 | 10 | 197 | 362 614 | 246.853 | 205 744 |
| Estrada de F.º Victoria á Minas | 15 | 20 | 120 | 152 | — | 5 | — | — | 292 | 226 | 219 |
| Cia. Navegação Mineira | 200 | — | 107 | 3 | — | — | — | — | 310 | 2.970 | 3.199 |
| Estrada de Ferro Therezopolis | — | 210 | 28 | 3.673 | — | 11 | — | — | 3.922 | 181 | 137 |
| Estrada de Ferro Paracatu | — | 5 | — | 5 | — | — | — | — | 10 | — | — |
| Cia. de Navegação do Sapucahy | 58 | 97 | 368 | 192 | — | 330 | — | — | 1.045 | — | — |
| Cia. São Gonçalo do Sapucahy | 5.210 | — | 27 763 | 425 | — | 339 | — | 7 | 33 744 | — | — |
| Estrada de Ferro Trespontana | 4.369 | 35 | 28 939 | 464 | — | 555 | — | — | 34 362 | — | — |
| Estrada de Ferro Machadense | 4 323 | 15 | 28.413 | 838 | — | 860 | — | — | 34 449 | — | — |
| Linha Fluvial | 10 | — | 15 | 60 | — | 33 | — | — | 118 | — | — |
| Viação Rio São Francisco | 8 | — | — | — | — | — | — | — | 8 | 1.676 | 1 567 |
| Navegação do Rio Grande | — | — | 587 | — | — | 727 | — | — | 1.314 | — | — |
| Alem Tuyuty | 45 | — | — | — | — | — | — | — | 45 | — | — |
| Outras Estradas | — | — | — | — | 849 | — | — | — | 849 | — | — |
| Estrada de Ferro Maricá | — | 2 | — | — | — | 13 | — | — | 15 | — | — |
| Cia. Mogyana | — | — | — | — | — | 2 596 | — | — | 2.596 | — | — |
| Totaes | 125.429 | 7.691 | 732 570 | 73 692 | 29.716 | 40.837 | 56 | 602 | 1.010.593 | 513 337 | 413 229 |

## NUMERO DE DESPACHOS EFFECTUADOS EM TRAFEGO DIRECTO COM AS ESTRADAS ALÉM NORTE POR INTERMEDIO DA S. PAULO RAILWAY COMPANY, COMPARATIVO COM OS DOIS ULTIMOS ANNOS

QUADRO N. 2-B

| ESTRADAS | ENCOMMENDAS | MERCADORIAS | | ANIMAES | TOTAES | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pagas | A pagar | | 1930 | 1931 | 1932 |
| Da Central | 14.841 | 3 699 | 9.289 | 62 | 64 500 | 87.427 | 27.891 |
| Do Além Norte | 14.216 | — | 16.566 | 396 | 37.694 | 57.607 | 31.178 |
| Total | 29 057 | 3 699 | 25 855 | 458 | 102 194 | 145 034 | 59 069 |

## Numero de despachos em Trafego Mutuo em transito pela Central, comparativo com os dois ultimos annos

QUADRO N. 2-C

| ESTRADAS, EMPRESAS E COMPANHIAS | ENCOMMENDAS | MERCADORIAS | | ANIMAES | TOTAES | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Pagas | A pagar | | 1930 | 1931 | 1932 |
| Além Norte para E. F. Oeste de Minas | 380 | — | 947 | — | 1.162 | 1.481 | 1.327 |
| Além Norte para E. F. Sul de Minas | 683 | — | 1.307 | — | 2.402 | 3.233 | 1.990 |
| Além Norte para Leopoldina Railway | 944 | — | 844 | — | 1.462 | 1.695 | 1.788 |
| Além Norte para E. F. Therezopolis | — | — | — | — | — | 3 | — |
| Além Norte para E. F. Rio d'Ouro | — | — | — | — | 3 | — | — |
| Além Norte para Empresa Viação S. Francisco | — | — | 23 | — | 2 | — | 23 |
| Além Norte para Victoria a Minas | — | — | 44 | — | — | — | 44 |
| Além Norte para S. Gonçalo do Sapucahy | 623 | — | 1.303 | — | — | — | 1.926 |
| Além Norte para Trespontana | 657 | — | 347 | — | — | — | 1.004 |
| Além Norte para Machadense | — | — | 1.276 | — | — | — | 1.276 |
| E. F. Oeste de Minas para E. F. Sul de Minas | — | — | — | — | 2.854 | 4.154 | — |
| E. F. Oeste de Minas para Além Norte | — | — | 1.224 | — | 222 | 2.529 | 1 224 |
| E. F. Oeste de Minas para Leopoldina Railway | 220 | 23 | 678 | 10 | 1.019 | 1.198 | 931 |
| E. F. Oeste de Minas para E. F. Rio d'Ouro | — | — | — | — | 3 | — | — |
| E. F. Oeste de Minas para E. Viação Rio São Francisco | — | — | — | — | — | 2 | — |
| E. F. Oeste de Minas para E. Navegação Mineira | — | — | 40 | — | 13 | 19 | 40 |
| E. F. Oeste de Minas para Oeste (Ramal de Bananal) | — | — | — | — | 23 | 42 | — |
| E. F. Oeste de Minas para E. F. Therezopolis | — | — | 1 | — | — | — | 1 |
| E. F. Oeste de Minas para E. F. Victoria a Minas | — | — | 2 | — | — | — | 2 |
| E. F. Sul de Minas para E. F. Oeste de Minas | 15 | — | — | — | 3.506 | 4.077 | 15 |
| E. F. Sul de Minas para E. F. Paracatu' | — | — | — | — | 40 | — | — |
| E. F. Sul de Minas para Leopoldina Railway | 2.346 | 57 | 1.061 | 31 | 971 | 1.558 | 3.495 |
| E. F. Sul de Minas para E. F. Victoria a Minas | — | — | — | — | 4 | 19 | — |
| E. F. Sul de Minas para E. F. Therezopolis | — | — | — | — | 3 | 7 | — |
| E. F. Sul de Minas para E. F. Rio d'Ouro | — | — | — | — | 45 | — | — |
| E. F. Sul de Minas para Além Norte | — | — | 7.593 | — | 7.680 | 11.527 | 7.593 |
| E. F. Sul de Minas para E. Viação Rio São Francisco | — | — | — | — | 1 | 7 | — |
| E. F. Sul de Minas para E. Navegação Mineira | — | — | 19 | — | 12 | 17 | 19 |
| E. F. Sul de Minas para E. F. Maricá | 1 | — | 57 | — | — | — | 58 |
| E. F. Paracatu' para Além Norte | — | — | — | — | 2 | — | — |
| E. F. Paracatu' para Leopoldina Railway | — | — | — | — | 6 | — | — |
| E. F. Paracatu' para E. F. Sul de Minas | — | — | — | — | 3 | — | — |
| The Leopoldina Railway para E. F. Oeste de Minas | 137 | 3 | 926 | — | 675 | 977 | 1.066 |
| The Leopoldina Railway para E. F. Sul de Minas | 93 | 25 | 396 | — | 317 | 523 | 514 |
| The Leopoldina Railway para E. F. Rio d'Ouro | — | — | — | — | 7 | — | — |
| The Leopoldina Railway para Além Norte | — | — | 1.948 | — | 660 | 363 | 1.948 |
| The Leopoldina Railway para E. F. Paracatu' | — | — | — | — | 2 | — | — |
| The Leopoldina Railway para E. Viação São Francisco | — | — | — | — | — | 1 | — |
| The Leopoldina Railway para Machadense | — | — | 36 | — | — | — | 36 |
| The Leopoldina Railway para Trespontana | — | — | 15 | — | — | — | 15 |
| São Gonçalo para Além Norte | — | — | 193 | — | — | — | 193 |
| Navegação de Sapucahy para Leopoldina Railway | 12 | — | — | — | — | — | 12 |
| São Gonçalo do Sapucahy para E. F. Sul de Minas | — | — | 1 | — | — | — | 1 |
| E. F. Therezopolis para E. F. Oeste de Minas | — | — | 4 | — | — | — | 4 |
| Mogyana para Leopoldina Railway | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| Maricá para E. F. Therezopolis | — | — | 11 | — | — | — | 11 |
| Total geral | 6.112 | 108 | 20.296 | 41 | 58.586 | 40.623 | 26.557 |

# MOVIMENTO DOS DESPACHOS A DOMICILIO

QUADRO N. 3

| MEZES | 1931 | 1932 |
|---|---|---|
| Janeiro | 6:017$300 | 7:544$700 |
| Fevereiro | 5:409$300 | 6:318$200 |
| Março | 7:490$100 | 7:299$500 |
| Abril | 7:204$600 | 7:234$000 |
| Maio | 7:575$600 | 7:447$400 |
| Junho | 6:969$500 | 7:448$100 |
| Julho | 7:042$700 | 3:923$800 |
| Agosto | 5:907$100 | 3:138$300 |
| Setembro | 5:790$500 | 3:274$600 |
| Outubro | 6:187$000 | 5:702$000 |
| Novembro | 6:124$900 | 6:162$300 |
| Dezembro | 9:248$200 | 8:276$500 |
| Total | 80:966$800 | 71:769$700 |

# TRANSPORTES DEBITADOS NOS EXERCICIOS DE 1930, 1931 E 1932

## MINISTERIO DA VIAÇÃO

QUADRO N. 4

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Administração dos Correios em Minas Geraes—Diamantina | 1:185$600 | 2:238$900 | — |
| Administração dos Correios em Minas Geraes—Bello Horizonte | 4:186$600 | 2:134$500 | — |
| Administração dos Correios em Minas Geraes—Campanha | 376$800 | 175$000 | — |
| Administração dos Correios em São Paulo | 1:006$000 | 4:039$400 | — |
| Administração dos Correios em São Paulo-Ribeirão Preto | 133$300 | 133$300 | — |
| Administração dos Correios em São Paulo—Botucatu' | 79$900 | — | — |
| Administração dos Correios em Corumbá | 421$700 | 804$800 | — |
| Administração dos Correios em Uberaba | 19$400 | — | — |
| Administração dos Correios no Estado do Rio de Janeiro | 1:230$900 | 668$900 | — |
| Commissão de Estradas de Rodagem dos Estados de Paraná—Santa Catharina | 1:041$900 | — | — |
| Commissão das Linhas Telegraphicas e Estrategicas de Matto Grosso ao Amazonas | 1:281$400 | — | — |
| Directoria Geral dos Correios | 12:846$900 | 13:350$400 | — |
| Directoria Geral de Contabilidade | — | 114$000 | — |
| Directoria Geral de Expediente | — | 214$500 | 1:864$600 |
| Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Bello Horizonte | — | — | 3:511$200 |
| Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Botucatú | — | — | 280$600 |
| Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Campanha | — | — | 1:540$800 |
| Directoria Regional dos Correios e Telegraphos no Districto Federal | — | — | 18:440$400 |
| Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Diamantina | — | — | 8:255$300 |
| Directoria Geral dos Correios e Telegraphos em Goyaz | — | — | 137$800 |
| Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Juiz de Fóra | — | — | 7:823$600 |
| Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Minas Geraes | — | — | 13:918$000 |
| Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Ribeirão Preto | — | — | 237$800 |
| Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em São Paulo | — | — | 10:337$300 |
| Directoria Regional dos Correios e Telegraphos em Uberaba | — | — | 420$800 |
| Directoria de Estradas de Rodagem | — | — | 1:117$000 |
| Departamento dos Correios e Telegraphos | — | — | 73:061$400 |
| DepartamentoNacional de Portos e Navegação | — | — | 1:900$300 |
| Estrada de Ferro Oeste de Minas | 1.184:325$000 | 746:334$400 | — |
| Estrada de Ferro Noroeste do Brasil | 24:088$600 | 10:766$500 | 4:221$300 |
| Estrada de Ferro de Goyaz | 31:991$000 | 2:823$200 | 17:933$400 |
| Estrada de Ferro S. Luiz a Therezina | 17:785$800 | — | — |
| Estrada de Ferro Therezopolis | 41:899$100 | — | — |
| Estrada de Ferro Rio d'Ouro | 1:587$000 | — | — |
| Estrada de Ferro Petrolina a Therezina | — | 78$700 | — |
| Estrada de Rodagem Rio—São Paulo | — | — | 30$600 |
| Gabinete do Ministro | 332:355$300 | 1:067$900 | 1:507$000 |
| Gabinete do Director | — | — | 2:315$200 |
| Inspectoria Federal das Estradas | 26:864$800 | 25:042$600 | 15:052$900 |
| Inspectoria Federal das Estradas-Commissão de Reparação das Estradas e Pontes na Zona de Operações Militares | — | — | 6:167$000 |
| Inspectoria Federal de Obras contra as Seccas | 101$200 | — | 293$100 |
| Inspectoria Geral de Illuminação | 1:105$800 | — | — |
| Inspectoria Federal de Portos Rios e Canaes | 7:562$400 | 185$300 | — |
| Inspectoria Federal de Navegação | 146$600 | 133$300 | — |
| Inspectoria de Aguas e Esgotos | 2:182$200 | — | — |
| Repartição Geral dos Telegraphos | 327:227$000 | 135:263$300 | — |
| Directoria Regional dos Correios e Telegraphos no E. do Rio de Janeiro | — | — | 5:920$800 |
| TOTAES | 2.023:032$200 | 945:568$800 | 196:368$200 |

## MINISTERIO DO TRABALHO

**QUADRO N. 4** (Continuação)

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Conselho Nacional do Trabalho | — | 146$600 | 3:325$800 |
| Directoria Geral de Estatistica | 1:443$600 | 133$300 | — |
| Directoria Geral de Expediente e Contabilidade | — | 5:758$300 | 603$000 |
| Directoria Geral de Contabilidade | — | — | 312$100 |
| Directoria do Patrimonio Nacional | — | 447$100 | — |
| Departamento Nacional do Commercio | — | 79$900 | — |
| Departamento Nacional de Estatistica | — | 115$300 | 1:354$100 |
| Departamento Nacional do Trabalho | — | — | 83$700 |
| Gabinete do Ministro | — | 130$000 | — |
| Inspectoria do Serviço de Protecção aos Indios no Paraná —Santa Catharina | — | 346$500 | — |
| Secção de Contabilidade | — | 102$000 | — |
| Serviço de Protecção aos Indios | — | 549$300 | — |
| Serviço de Povoamento | 93:605$500 | 497:853$400 | 586:316$800 |
| TOTAES | 95:049$100 | 505:661$700 | 592:195$500 |

## MINISTERIO DA AGRICULTURA

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Aprendizado Agricola de Barbacena | 3:342$900 | 3:843$700 | 8:013$400 |
| Conselho Nacional do Trabalho | 659$600 | 412$800 | — |
| Commissão Central dos Criadores de Cavallo Puro Sangue | 133$300 | — | — |
| Commissão de Abastecimento | — | 11:519$900 | — |
| Directoria Geral do Serviço de Industria Pastoril | 87:892$200 | 70:809$500 | 68:422$400 |
| Directoria Geral do Serviço de Industria Pastoril—T Reproductores | 47:809$300 | 31:752$600 | 12:875$200 |
| Directoria Geral de Estatistica | 1:600$200 | — | — |
| Directoria Geral de Agricultura | 2:115$100 | 1:665$700 | 4:287$000 |
| Directoria Geral de Contabilidade | 1:077$800 | 1:898$300 | 8:861$500 |
| Delegacia do Serviço de Industria Pastoril em São Paulo | 7:408$300 | 5:267$500 | 4:310$200 |
| Delegacia do Serviço de Industria Pastoril em Minas Geraes | — | — | 3:015$900 |
| Delegacia do Serviço de Industria Pastoril em Goyaz | — | 386$300 | 223$800 |
| Escola Superior de Agricultura e Medicina Veterinaria | 6:990$600 | 14:448$400 | 19:575$500 |
| Escola de Aprendizes Artifices em Minas Geraes | 112$100 | — | — |
| Estação de Pomicultura de Deodoro | 29:475$400 | 7:577$100 | 6:760$200 |
| Estação de Monta de Juiz de Fóra | 725$500 | 127$800 | — |
| Estação de Monta de Barbacena | 2$000 | 249$900 | 536$000 |
| Estação Sericicola de Barbacena | 6:740$700 | 10:381$200 | 9:586$600 |
| Estação Experimental de Trigo em Ponta Grossa | 173$700 | 326$600 | 380$600 |
| Estação Experimental de Combustiveis e Minerios | 892$600 | 944$400 | 2:044$500 |
| Estação Geral de Experimentação de Campos | 343$300 | — | 3:424$800 |
| Fazenda Modelo de Criação de Pedro Leopoldo | 1:602$900 | 9:592$900 | 16:328$200 |
| Fazenda Modelo de Criação Santa Monica | 2:646$700 | 3:246$600 | 7:684$600 |
| Gabinete do Ministro | — | 15:621$000 | 146$600 |
| Inspectoria do Serviço de Protecção aos Indios em São Paulo | 2:278$500 | 239$700 | 79$900 |
| Inspectoria do Serviço de Protecção aos Indios em Goyaz | 1:244$700 | — | — |
| Inspectoria do Serviço de Protecção aos Indios no Paraná —Santa Catharina | 78$700 | 212$000 | — |
| Inspectoria do Serviço de Protecção aos Indios no Espirito Santo, Bahia e Minas | — | — | 345$300 |
| Inspectoria dos Patronatos Agricolas | — | 34:700$200 | 21:853$800 |
| Instituto de Chimica | 199$400 | $500 | 46$800 |
| A transportar | 205:545$500 | 225:224$600 | 198:802$8 |

## MINISTERIO DA AGRICULTURA

**QUADRO N. 4** (Continuação)

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Transporte | 205:545$500 | 225:224$600 | 198:802$800 |
| Instituto de Expansão Commercial | 2:143$600 | — | — |
| Instituto Oswaldo Cruz—Filial | 324$100 | — | — |
| Instituto Biologico de Defesa Agricola | 1:029$300 | 437$300 | 993$500 |
| Instituto de Oleos | — | 479$400 | 703$400 |
| Jardim Botanico | 9:695$700 | 2:857$100 | 8:227$900 |
| Museu Nacional | 457$200 | — | — |
| Observatorio Nacional | 228$400 | 102$800 | — |
| Posto Zootechnico Federal | 8:734$300 | 6:145$700 | 8:007$500 |
| Remodelação do Ensino Profissional | 1:477$400 | — | — |
| Serviço de Inspecção e Fomento Agricolas | 111:932$500 | 89:150$800 | 110:389$400 |
| Serviço de Povoamento | 408:745$200 | — | — |
| Serviço do Algodão | 18:633$100 | 18:638$200 | 27:316$300 |
| Serviço Geologico e Mineralogico do Brasil | 48:266$500 | 46:041$000 | 16:572$200 |
| Serviço de Metereologia | 6:149$900 | 4:901$600 | 5:624$400 |
| Serviço de Expurgo e Beneficiamento de Cereaes | 529$600 | — | — |
| Serviço de Protecção aos Indios | 8:068$000 | — | — |
| Serviço Florestal | 17:225$900 | 7:769$800 | 11:674$200 |
| TOTAES | 849:186$200 | 401:748$300 | 388:311$600 |

## MINISTERIO DA MARINHA

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Arsenal de Marinha de Matto Grosso | 6:078$200 | 7:192$100 | 10:643$300 |
| Base Naval de Paraty | — | — | 1:875$000 |
| Batalhão Naval | — | 176$000 | — |
| Capitania dos Portos do Estado de Minas Geraes | 4:278$500 | 1:966$600 | 2:977$100 |
| Capitania dos Portos do Estado de São Paulo | — | 198$900 | — |
| Centro de Aviação Naval | — | 938$200 | — |
| Directoria do Expediente | 23:709$000 | 24:825$400 | 21:888$400 |
| Directoria do Armamento | 1$000 | — | — |
| Deposito Naval do Rio de Janeiro | 472$300 | 1:205$400 | 675$100 |
| Escola de Grumetes e Aprendizes de Marinheiro da C. Federal | — | 15$600 | 596$800 |
| Gabinete do Ministro | 1:817$400 | — | 85$600 |
| Imprensa Naval | — | — | 25$800 |
| Laboratorio e Deposito do Material Sanitario Naval | — | — | 6$900 |
| Regimento Naval | 114$200 | 25:611$600 | — |
| TOTAES | 36:470$600 | 62:129$800 | 38:774$000 |

## MINISTERIO DA FAZENDA

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Alfandega do Rio de Janeiro | 51$500 | 305$600 | 148$700 |
| Alfandega de Bello Horizonte | 22$400 | — | — |
| Alfandega de Corumbá | — | — | 208$000 |
| Contadoria Central da Republica | 2:119$300 | 4:578$000 | 3:883$700 |
| A transportar | 2:193$200 | 4:883$600 | 4:240$400 |

## MINISTERIO DA FAZENDA

QUADRO N. 4 (Continuação)

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Transporte | 2:193$200 | 4:883$600 | 4:240$400 |
| Caixa de Amortisação | — | 2$000 | — |
| Commissão Central de Compras | — | 6$000 | 2:035$300 |
| Directoria da Casa da Moeda | 2.166:457$500 | 4.093:009$500 | 3.502:659$200 |
| Directoria da Receita Publica | 6$800 | — | — |
| Directoria Geral do Thesouro Nacional | 4:225$700 | 35:355$800 | 20:734$700 |
| Directoria do Patrimonio Nacional | 12:370$100 | 232:584$700 | 221$800 |
| Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em São Paulo | 1.199:011$000 | 1.386:610$900 | 2.235:234$300 |
| Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Minas Geraes | 314:307$400 | 37:627$700 | 591:292$200 |
| Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional no Rio de Janeiro | — | 116$300 | 351$400 |
| Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Bello Horizonte | — | 550$300 | — |
| Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Matto Grosso | — | 52$000 | — |
| Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional em Goyaz | — | 633$200 | 1:395$900 |
| Delegacia Geral do Imposto sobre a Renda | 9:561$800 | 4:136$500 | 8:558$300 |
| Delegacia Fiscal do Imposto de Consumo | — | — | 1:000$800 |
| Delegação do Tribunal de Contas em São Paulo | — | 624$100 | — |
| Gabinete do Ministro | 4:594$500 | 3:086$400 | — |
| Imprensa Nacional | 741$200 | 466$500 | 11:150$600 |
| Superintendencia da Fazenda Nacional de Santa Cruz | 9$800 | — | — |
| Recebedoria do Districto Federal | — | — | 3:858$000 |
| Tribunal de Contas | 1:760$800 | 4:239$100 | 166$000 |
| TOTAES | 3.715:239$800 | 5.803:984$600 | 6.382:898$900 |

## MINISTERIO DA JUSTIÇA

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Commando da Policia Militar do Districto Federal | — | 344$500 | — |
| Commando da Policia Militar do Districto Federal—C. de Economias | — | 1:156$900 | 104$000 |
| Corpo de Bombeiros do Districto Federal | 46$500 | — | — |
| Colonia Correccional dos Dois Rios | 16:759$300 | 2:355$500 | 2:169$100 |
| Departamento Nacional de Saude Publica | 133$300 | — | — |
| Departamento Nacional de Saude Publica—Directoria de Saneamento Rural | 15:755$200 | — | — |
| Departamento Nacional de Saude Publica—Directoria de Defesa Sanitaria Maritima e Fluvial | 237$300 | — | — |
| Departamento Nacional de Saude Publica—Secretaria Geral | — | 30$500 | — |
| Departamento Nacional de Saude Publica—Serviço Febre Amarella | — | 21$700 | — |
| Departamento Nacional do Ensino | — | 83$100 | — |
| Directoria de Contabilidade | 17:822$500 | 52$000 | 1:044$000 |
| Directoria de Saneamento Rural do Estado do Rio de Janeiro | 87$400 | — | — |
| Directoria de Saneamento Rural do Estado de Minas Geraes | 9:942$300 | 359$900 | — |
| Escola de Minas de Ouro Preto | 11:400$900 | 599$000 | — |
| Gabinete do Ministro | 354$700 | 3:577$400 | 1:248$500 |
| Hospital D. Pedro II | 4:854$800 | 575$700 | — |
| Instituto Ezequiel Dias | 5:575$700 | 375$700 | — |
| Instituto Oswaldo Cruz | 4.222$200 | 93$200 | — |
| Juizo Federal da Secção do Rio de Janeiro | 467$800 | 179$400 | 149$000 |
| Juizo Federal da Secção de Minas Geraes | 13:774$800 | 2:468$200 | 4:557$600 |
| Laboratorio Nacional de Analyses | 178$100 | — | — |
| Policia Militar do Districto Federal | 1:019$900 | — | — |
| A transportar | 102:471$700 | 12:272$700 | 9:27 |

## MINISTERIO DA JUSTIÇA

**QUADRO N. 4** (Continuação)

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Transporte | 102:471$700 | 12:272$700 | 9:272$200 |
| Procuradoria do Tribunal Especial | — | 203$000 | — |
| Secretaria da Presidencia da Republica | 72$000 | 256$600 | — |
| Secretaria da Policia do Districto Federal | 101:900$000 | 19:675$300 | 94:653$300 |
| Secretaria da Justiça e Negocios Interiores | — | 101$500 | — |
| Serviço de Saneamento Rural do Estado do Rio de Janeiro | — | 29$800 | — |
| Supremo Tribunal Federal | — | — | 186$400 |
| Tribunal Eleitoral | — | — | 4:104$200 |
| TOTAES | 204:443$700 | 32:538$900 | 108:216$100 |

## MINISTERIO DA GUERRA

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Despesas do Ministerio | 3.962:975$500 | 6.753:308$519 | 14.508:601$700 |
| TOTAES | 3.962:975$500 | 6.753:308$519 | 14.508:601$700 |

## MINISTERIO DA EDUCAÇÃO E SAUDE PUBLICA

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Departamento N. de S. Publica—Directoria de Saneamento Rural | 556$800 | — | 20:986$500 |
| Departamento N. de S. Publica—Secretaria Geral | — | 497$500 | — |
| Departamento N. de S. Publica—Directoria de Saneamento Rural no Estado do Rio de Janeiro | — | 690$400 | — |
| Departamento N. de S. Publica—Serviço de Saneamento Rural no E. do Rio de Janeiro | — | 2:483$800 | 14:482$400 |
| Departamento N. de S. Publica—Serviço de Febre Amarella—Fundação Rockefeller | — | 2:298$100 | 2:888$300 |
| Departamento N. de S. Publica—Directoria Geral | — | — | 1:805$600 |
| Departamento Nacional de Assistencia Publica | — | 971$500 | — |
| Departamento Nacional do Ensino | — | 337$600 | 204$300 |
| Directoria Geral de Contabilidade | — | 1:361$900 | 3:630$900 |
| Directoria de Saneamenro Rural de Minas Geraes | 2:055$400 | — | — |
| Directoria de Defesa Sanitaria Maritima e Fluvial | — | 328$400 | — |
| Directoria Geral de Informações Estatistica e Divulgação | — | 4$800 | 26$200 |
| Directoria Geral | — | — | 79$900 |
| Escola de Minas de Ouro Preto | 1:675$900 | 18:111$800 | 25:609$300 |
| Gabinete do Ministro | 645$000 | 17:325$100 | 4:137$400 |
| Hospital D. Pedro II | — | 4:881$300 | 6:743$100 |
| Instituto Oswaldo Cruz | 92$200 | 13:664$500 | 11:562$700 |
| Instituto Ezequiel Dias | — | 1:945$300 | 1:984$800 |
| Inspectoria de Aguas e Esgotos | — | 550:592$600 | 118:506$424 |
| Inspectoria do Ensino Profissional Technico | — | 582$300 | 1:378$200 |
| Museu Nacional | — | 15$800 | 99$800 |
| Observatorio Nacional | — | 43$800 | 186$100 |
| Secretaria de Estado | — | 2:845$900 | 3:942$300 |
| Serviço de Saneamento Rural no Estado do Rio de Janeiro | — | 688$600 | — |
| Serviço Febre Amarella—Rochfound | — | 7$800 | — |
| Superintendencia do Ensino Commercial | — | — | 2:830$000 |
| TOTAES | 5:025$300 | 619:678$800 | 221:084$224 |

## MINISTERIO DAS RELAÇÕES EXTERIORES

QUADRO N. 4 (Fim)

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Despesas do Ministerio | 149:522$000 | 68:051$300 | 5:896$000 |
| TOTAES | 149:522$000 | 68:051$300 | 5:896$000 |

## TRANSPORTES REQUISITADOS E PAGOS PELOS ESTADOS E PREFEITURA DO DISTRICTO FEDERAL, COMPARATIVOS COM OS DOIS ULTIMOS ANNOS

QUADRO N. 5

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Estado de Minas Geraes | 3.166:210$200 | 818:533$900 | 1.782:578$200 |
| Estado de São Paulo | 1.152:112$600 | 1.404:592$300 | 1.488:034$100 |
| Estado do Rio de Janeiro | 369:824$400 | 98:002$700 | 6:270$800 |
| Estado do Espirito Santo | 851$000 | 0$700 | 183$700 |
| Estado de Goyaz | 366$500 | 8:599$100 | 1:510$700 |
| Estado de Matto Grosso | — | 4:050$800 | — |
| Estado do Rio Grande do Sul | — | 265$200 | 544$400 |
| Prefeitura do Districto Federal | 29:032$500 | 430$700 | — |
| TOTAES | 4.718:396$200 | 2.334:481$400 | 3.229:839$900 |

# FORNECIMENTOS DE MATERIAES DE RENDA NO ANNO DE 1932

**QUADRO N. 6**

| TALÕES | Modelos | Quantidade fornecida |
|---|---|---|
| Passes de ida e volta, com ou sem abatimento, 1.ª e 2.ª classes | BT 2 | 277 |
| Passes singelos com ou sem abatimento, 1.ª e 2.ª classes | BT 3 | 88 |
| Requisição de passes em serviço da Estrada | BT 6 | 155 |
| Passes em serviço publico, ida e volta, 1.ª e 2.ª classes | BT 9 | 146 |
| Passes em serviço publico, singelos, 1.ª e 2.ª classes | BT 10 | 138 |
| Renda eventual de viajantes | BT 11 | 250 |
| Arrecadação de renda de trens especiaes | BT 12 | 10 |
| Recibo ou differença de frete pago (3 vias) | BT 13 | 41 |
| Recibo ou differença de frete pago (4 vias) | BT 13 | 5 |
| Despachos de encommendas | BT 16 | 3.644 |
| Despachos de rotulos | BT 17 | 839 |
| Guia de pagamento de assignaturas mensaes de transporte | BT 24 | 175 |
| Despachos de animaes | BT 26 | 58 |
| Requisição de transporte de animaes | BT 27 | 17 |
| Requisição de vagões | BT 28 | 264 |
| Nota de cobrança de fretes de mercadorias (3 vias) | BT 29 | 677 |
| Nota de cobrança de fretes de mercadorias (4 vias) | BT 29 | 95 |
| Recibo de telegrammas expedidos | BT 34 | 146 |
| Renda eventual | BT 37 | 668 |
| Indemnisações diversas | BT 39 | 22 |
| Serviço de guarda de volumes por 24 horas (antigo BT 69) | BT 53 | 64 |
| Taxa de viação federal | BT 60 | 2 |
| Despacho para retorno | BT 61 | 461 |
| Despachos de encommendas para além Norte | BTC 16 | 116 |
| Passes bilhetes de ida e volta para as estradas filiadas | BTM 2 | 9 |
| Passes bilhetes singelos para as estradas filiadas | BTM 3 | 8 |
| Despachos de encommendas para as estradas filiadas | BTM 16 | 399 |
| Recibo ou differença de frete pago para as estradas filiadas (3 vias) | BTM 13 | 25 |
| Recibo ou differença de frete pago para as estradas filiadas (4 vias) | BTM 13 | 5 |
| Despachos de animaes para as estradas filiadas | BTM 26 | 9 |
| Nota de entrega de mercadorias e recibo de fretes para as estradas filiadas (3 vias) | BTM 29 | 140 |
| Nota de entrega de mercadorias e recibo de fretes para as estradas filiadas (4 vias) | BTM 29 | 125 |
| Requisições de passes com 50 % de abatimento nas estradas filiadas | — | 78 |

| IMPRESSOS | Modelos | N.º de folhas | Quantidade |
|---|---|---|---|
| Nota de expedição de mercadoria de frete pago | B 8 | Blóco de 250 fls. | 3.269 |
| Nota de expedição de mercadoria de frete a pagar, recebido | B 9 | » » 250 » | 3.387 |
| Nota de expedição de frete pago (Além Norte) | BC 8 | » » 200 » | 183 |
| Nota de expedição de frete a pagar (Além Norte) | BC 9 | » » 200 » | 518 |
| Nota de expedição de frete pago para as estradas filiadas | BM 8 | » » 350 » | 442 |
| Nota de expedição de frete a pagar para as estradas filiadas | BM 9 | » » 350 » | 1.243 |

# MOVIMENTO DE NOTAS DE RESPONSABILIDADE EXTRAHIDAS DURANTE O ANNO DE 1932

QUADRO N. 7

| VERBAS | PAGAS | | ANNULLADAS | | EM PROCESSO | | TOTAL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Importancias | Quantidade | Importancias | Quantidade | Importancias | Quantidade | Importancias |
| Viajantes | 5.574 | 13:711$600 | 256 | 2:778$000 | 560 | 3:589$400 | 6.390 | 20:079$000 |
| Contas do Governo | 376 | 5:448$100 | 117 | 4:165$050 | 59 | 1:864$500 | 552 | 11:477$650 |
| Frete pago (***) | 162 | 207$200 | 39 | 167$200 | 14 | 18$700 | 215 | 393$100 |
| Trafego Mutuo | 7.066 | 59:733$600 | 612 | 18:489$000 | 896 | 58:557$700 | 8.574 | 136:780$300 |
| Trafego Mutuo (fer.ª) | 4.765 | 14:233$300 | 136 | 4:096$600 | 479 | 8:964$200 | 5.380 | 27:294$100 |
| Expediente | 499 | 1:840$600 | 23 | 297$700 | 42 | 130$000 | 564 | 2:268$300 |
| Receita | 134 | 7:767$700 | 15 | 50$500 | 27 | 2:071$100 | 176 | 9:889$300 |
| Rendas diversas (*) | 12.757 | 33:579$500 | 284 | 4:583$400 | 464 | 5:352$900 | 13.505 | 43:515$800 |
| Calculo (****) | 30.562 | 211:025$600 | 1.083 | 20:519$200 | 2.191 | 26:479$800 | 33.836 | 258:024$600 |
| Lançamento (**) | 283 | 467$000 | 72 | 328$900 | 76 | 437$500 | 431 | 1:233$400 |
| Imposto E do Rio | 1.445 | 5:612$400 | 95 | 803$900 | 708 | 1:287$000 | 2.248 | 7:703$300 |
| Imposto E. Minas | 2.761 | 8:490$000 | 68 | 1:936$000 | 347 | 1:929$000 | 3.176 | 12:355$000 |
| Imposto E. S. Paulo | 1.800 | 10:825$500 | 205 | 1:629$100 | 877 | 2:948$600 | 2.882 | 15:403$200 |
| Total | 68.184 | 372:942$100 | 3.005 | 59:844$550 | 6.740 | 113:630$400 | 77.929 | 546:417$050 |

(*) Encommendas, multas, estadias, armazenagens.
(**) Mercadorias a pagar, apuração pelo confronto.
(***) Mercadorias pagas, apuração pelo confronto.
(****) Mercadorias a pagar e pagas, apuração pelo calculo.

## QUANTIDADE E RECEITA DAS PASSAGENS DE SUBURBIO, PEQUENO PERCURSO E RIO D'OURO, EMITTIDAS DURANTE O ANNO DE 1932

## QUANTIDADE E RECEITA DAS PASSAGENS DE

QUADRO N. 8

| ESTAÇÕES | Ida e Volta de 1.ª | | Ida e Volta de 2.ª | |
|---|---|---|---|---|
| | Quant. | Receita | Quant. | Receita |
| D. Pedro II | 989.856 | 494:928$000 | 832.049 | 249:614$700 |
| Lauro Muller | 112.203 | 56:101$500 | 210.447 | 63:134$100 |
| S. Christovão | 37.102 | 18:551$000 | 59.130 | 17:739$000 |
| Mangueira | 41.232 | 20:616$000 | 150.342 | 45:102$600 |
| S. Francisco Xavier | 50.149 | 25:074$500 | 121.038 | 36:311$400 |
| Rocha | 51.859 | 25:929$500 | 92.103 | 27:630$900 |
| Riachuelo | 118.936 | 59:468$000 | 193.030 | 57:909$000 |
| Sampaio | 69.995 | 34:997$500 | 172.040 | 51:612$000 |
| Engenho Novo | 198.137 | 99:068$500 | 330.720 | 99:216$000 |
| Meyer | 441.309 | 220:654$500 | 594.030 | 178:209$000 |
| Todos os Santos | 293.147 | 146:573$500 | 372.049 | 111:614$700 |
| Engenho de Dentro | 232.193 | 116:096$500 | 438.365 | 131:509$500 |
| Encantado | 272.140 | 136.070$600 | 480.090 | 144:027$000 |
| Piedade | 265.030 | 132:515$000 | 409.380 | 122:814$000 |
| Quintino Bocayuva | 253.098 | 126:549$000 | 518.060 | 155:418$000 |
| Cascadura | 605.409 | 302:704$500 | 873.041 | 261:912$300 |
| Madureira | 313.943 | 156:971$500 | 638.091 | 191:427$300 |
| D. Clara | 115.025 | 57:512$500 | 346.030 | 103:809$000 |
| Alfredo Maia | 156.513 | 78:256$500 | 195.462 | 58:638$600 |
| Triagem | 25.060 | 12:530$000 | 65.019 | 19:505$700 |
| Del Castillo | 25.003 | 12:501$500 | 80.343 | 24:102$900 |
| Maria da Graça | 18.863 | 9:431$500 | 53.983 | 16:194$900 |
| Cintra Vidal | 30.799 | 15:399$500 | 147.732 | 44:319$600 |
| Terra Nova | 26.895 | 13:447$500 | 144.019 | 43:205$700 |
| Thomaz Coelho | 14.439 | 7:219$500 | 99.836 | 29:950$800 |
| Cavalcante | 53.099 | 26:549$500 | 198.001 | 59:400$300 |
| Engenheiro Leal | 12.131 | 6:065$500 | 42.103 | 12:630$900 |
| Magno | 49.569 | 24:784$500 | 195.227 | 58:568$100 |
| Tury-Assu' | 36.119 | 18:059$500 | 177.280 | 53:184$000 |
| Sapé | 46.391 | 23:195$500 | 315.703 | 94:710$900 |
| Honorio Gurgel | 30.013 | 15:006$500 | 168.090 | 50:427$000 |
| Costa Barros | 11.005 | 5:502$500 | 90.136 | 27:040$800 |
| Pavuna | 65.198 | 32:599$000 | 221.949 | 66:584$700 |
| S. João de Merity | 51.013 | 25:506$500 | 176.899 | 53:069$700 |
| Berford | 20.543 | 10:271$500 | 104.732 | 31:419$600 |
| S. Matheus | 54.636 | 27:318$000 | 303.172 | 90:951$600 |

# "SUBURBIOS" EMITTIDAS DURANTE O ANNO DE 1932

| Simples de 1.ª | | Simples de 2.ª | | Assignaturas de 1.ª | | Assignaturas de 2.ª | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Quant. | Receita | Quant. | Receita | Quant. | Receita | Quant. | Receita |
| 1.417.085 | 425:125$500 | 1.417.031 | 183:406$200 | 11.196 | 139:950$000 | 18.672 | 140:040$000 |
| 103.469 | 31:040$700 | 242.030 | 48:406$000 | 365 | 4:562$500 | 1.225 | 9:187$500 |
| 38.075 | 11:422$500 | 75.021 | 15:004$200 | 123 | 1:537$500 | 712 | 5:340$000 |
| 32.030 | 9:609$000 | 82.090 | 16:418$000 | 129 | 1:612$500 | 371 | 2:782$500 |
| 51.090 | 15:327$000 | 97.301 | 19:460$200 | 120 | 1:500$000 | 360 | 2:700$000 |
| 37.060 | 11:118$000 | 45.028 | 9:005$600 | 125 | 1:562$500 | 493 | 3:697$500 |
| 71.080 | 21:324$000 | 84.031 | 16:806$200 | 287 | 3:587$500 | 737 | 5:527$500 |
| 36.030 | 10:809$000 | 64.942 | 12:988$400 | 118 | 1:475$000 | 475 | 3:562$500 |
| 116.613 | 34:983$900 | 199.131 | 39:826$200 | 271 | 3:387$500 | 1.193 | 8: 47$500 |
| 270.031 | 81:009$300 | 250.701 | 50:140$200 | 1.449 | 18:112$500 | 2.043 | 15:322$500 |
| 108.841 | 32:652$300 | 117.019 | 23:403$800 | 973 | 12:162$500 | 1.243 | 9:322$500 |
| 94.063 | 28:218$900 | 142.032 | 28:406$400 | 1.235 | 15: 37$500 | 3.021 | 22:657$500 |
| 74.031 | 22:209$300 | 121.728 | 24:345$600 | 1.431 | 17:887$500 | 2.993 | 22:447$500 |
| 90.601 | 27:180$300 | 133.019 | 26:603$800 | 1.327 | 16:587$500 | 2.341 | 17:557$500 |
| 59.433 | 17:829$900 | 105.015 | 21:003$000 | 1.545 | 19:312$500 | 2.621 | 19:657$500 |
| 220.090 | 66:027$000 | 24.029 | 4:805$800 | 2.031 | 25:387$500 | 4.452 | 33:390$000 |
| 141.032 | 42:309$600 | 280.001 | 56:000$200 | 1.896 | 23:700$000 | 4.416 | 33:120$000 |
| 31.001 | 9:300$300 | 65.032 | 13:006$400 | 358 | 4:475$000 | 1.296 | 9:720$000 |
| 275.016 | 82:504$800 | 584.967 | 116:993$400 | 959 | 11:987$500 | 3.721 | 27:907$500 |
| 22.342 | 6:702$600 | 115.093 | 23:018$600 | 61 | 762$500 | 239 | 1:792$500 |
| 9.583 | 2:874$900 | 30.948 | 6:189$600 | 236 | 2:950$000 | 361 | 2:707$500 |
| 7.169 | 2:150$700 | 11.341 | 2:268$200 | 59 | 737$500 | 123 | 922$500 |
| 32.019 | 9:605$700 | 125.019 | 25:003$800 | 60 | 750$000 | 420 | 3:150$000 |
| 8.945 | 2:683$500 | 11.116 | 2:223$200 | 39 | 487$500 | 362 | 2:715$000 |
| 4.437 | 1:331$100 | 8.131 | 1:626$200 | 61 | 762$500 | 421 | 3:157$500 |
| 25.687 | 7:706$100 | 65.016 | 13:003$200 | 108 | 1:350$000 | 359 | 2:692$500 |
| 7.584 | 2:275$200 | 17.392 | 3:478$400 | 35 | 437$500 | 205 | 1:537$500 |
| 52.448 | 15:734$400 | 365.099 | 73:019$800 | 105 | 1:312$500 | 958 | 7:185$000 |
| 17.091 | 5:127$300 | 96.001 | 19:200$200 | 109 | 1:362$500 | 480 | 3:600$000 |
| 20.032 | 6:009$600 | 91.702 | 18:340$400 | 264 | 3:300$000 | 1.248 | 9:360$000 |
| 5.413 | 1:623$900 | 10.129 | 2:025$800 | 168 | 2:100$000 | 408 | 3:060$000 |
| 1.549 | 464$700 | 2.985 | 597$000 | 26 | 325$000 | 360 | 2: 00$000 |
| 24.017 | 7:205$100 | 76.549 | 15:309$800 | 181 | 2:262$500 | 441 | 3:307$500 |
| 21.033 | 6:309$900 | 46.733 | 9:346$600 | 59 | 737$500 | 456 | 3:420$000 |
| 6.042 | 1:812$600 | 15.039 | 3:007$800 | 96 | 1:200$000 | 454 | 3:405$000 |
| 26.984 | 8:095$200 | 102.498 | 20:499$600 | 60 | 750$000 | 840 | 6:300$000 |

## QUANTIDADE E RECEITA DAS PASSAGENS DE "PEQUENO

**QUADRO N. 8** (Continuação)

| ESTAÇÃO | Ida e Volta de 1.ª | | Ida e Volta de 2.ª | |
|---|---|---|---|---|
| | Quant. | Receita | Quant. | Receita |
| D. Pedro II | 601.012 | 580:723$500 | 337.541 | 195:862$900 |
| Engenho de Dentro | 196.365 | 107:175$000 | 548.786 | 169:349$300 |
| Piedade | 132.341 | 68:701$500 | 414.065 | 115:877$100 |
| Quintino Bocayuva | 90.193 | 46:176$000 | 103.415 | 32:035$300 |
| Cascadura | 296.149 | 238:413$000 | 377.015 | 190:799$500 |
| Madureira | 317.945 | 164:705$500 | 849.017 | 280:707$300 |
| Oswaldo Cruz | 146.451 | 75:878$500 | 582.936 | 180:860$100 |
| Prefeito Bento Ribeiro | 231.985 | 119:688$500 | 690.451 | 213:510$500 |
| Marechal Hermes | 286.187 | 105:978$500 | 357.099 | 112:584$900 |
| Deodoro | 97.542 | 52:643$000 | 236.496 | 77:869$500 |
| Ricardo de Albuquerque | 49.597 | 47:191$500 | 149.945 | 82:074$900 |
| Anchieta | 92.032 | 84:852$000 | 268.107 | 148:268$300 |
| Nilopolis | 183.235 | 118:207$000 | 441.863 | 232:109$900 |
| Mesquita | 19.432 | 16:964$500 | 111.943 | 57:018$300 |
| Nova Iguassu' | 145.031 | 129:776$000 | 182.936 | 84:870$300 |
| Morro Agudo | 11.983 | 10:179$000 | 39.985 | 16:831$500 |
| Austin | 10.942 | 9:261$500 | 33.843 | 15:521$300 |
| Queimados | 17.542 | 4:525$500 | 30.131 | 17:262$500 |
| Belém | 6.149 | 6:254$000 | 20.118 | 11:056$900 |
| Guedes da Costa | 10 | 5$000 | 7 | 4$500 |
| Lages | 519 | 915$500 | 1.398 | 163$300 |
| Paracamby | 12.013 | 21:261$500 | 25.172 | 18:769$300 |
| Mathias Barbosa | 10.740 | 10:704$000 | 16.956 | 9:478$800 |
| Cedofeita | 780 | 678$000 | 4.248 | 2:214$000 |
| Retiro | 4.548 | 2:304$000 | 17.928 | 5:522$400 |
| Juiz de Fóra | 11.004 | 8:070$000 | 14.904 | 6:613$200 |
| Marianno Procopio | 1.368 | 846$000 | 5.160 | 1:720$800 |
| F. Bernardino | 4.824 | 2:568$000 | 14.268 | 4:402$800 |
| Bemfica | 8.520 | 4:296$000 | 13.908 | 4:186$800 |
| Alfredo Maia | 3.059 | 3:059$000 | 2.172 | 1:303$200 |
| Triagem | 427 | 427$000 | 375 | 225$000 |
| Del Castillo | 3 | 3$000 | 7 | 4$200 |
| Maria da Graça | 32 | 32$000 | 33 | 19$800 |
| Cintra Vidal | 351 | 351$000 | 352 | 211$200 |
| Terra Nova | 49 | 49$000 | 191 | 114$600 |
| Thomaz Coelho | 15 | 15$000 | 57 | 34$200 |
| Cavalcante | 72 | 72$000 | 209 | 125$400 |
| Engenheiro Leal | 98 | 98$000 | 132 | 79$200 |
| Magno | 1.093 | 1:093$000 | 1.941 | 1:164$600 |
| Tury-Assu' | 67 | 67$000 | 249 | 149$400 |
| Sapé | 42 | 42$000 | 521 | 312$600 |
| Honorio Gurgel | 43 | 43$000 | 529 | 317$400 |
| Costa Barros | — | — | — | — |
| Pavuna | 39 | 39$000 | 136 | 81$600 |
| S. João de Merity | 39 | 39$000 | 253 | 151$800 |
| Berford | 5 | 5$000 | 5 | 3$000 |
| S. Matheus | 2.471 | 2:471$000 | 8.231 | 4:938$600 |
| R. Sobrinho | 649 | 649$000 | 4.497 | 2:698$200 |
| Andrade de Araujo | 329 | 329$000 | 5.819 | 3.491$400 |
| Raposos | 5.772 | 5:970$000 | 5.244 | 3:088$800 |
| Sabará | 25.344 | 33:936$000 | 24.324 | 18:025$200 |
| General Carneiro | 4.884 | 4:224$000 | 14.268 | 7:549$200 |

# PERCURSO" EMITTIDAS DURANTE O ANNO DE 1932

| Simples de 1.ª | | Simples de 2.ª | | Assignaturas de 1.ª | | Assignaturas de 2.ª | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Quant. | Receita | Quant. | Receita | Quant. | Receita | Quant. | Receita |
| 471.997 | 254:853$300 | 400.017 | 150:522$800 | 2.331 | 58:462$500 | 6.603 | 100:545$000 |
| 63.998 | 21:919$500 | 140.942 | 30:028$200 | — | — | — | — |
| 32.001 | 10:243$500 | 79.056 | 16:554$600 | — | — | — | — |
| 13.721 | 4:398$100 | 37.099 | 7:661$200 | — | — | — | — |
| 187.129 | 83:593$700 | 447.841 | 121:128$200 | 358 | 8:950$000 | 497 | 7:455$000 |
| 147.460 | 47:742$100 | 336.096 | 73:305$800 | — | — | — | — |
| 34.241 | 10:980$500 | 120.093 | 26:558$600 | — | — | — | — |
| 45.132 | 14:531$300 | 136.272 | 29:335$800 | 1.440 | 18:000$000 | 4.056 | 30:420$000 |
| 45.729 | 14:730$900 | 88.942 | 18:979$000 | 1.236 | 15:450$000 | 1.692 | 12:690$000 |
| 54.293 | 18:352$500 | 95.313 | 23:540$200 | 144 | 1:950$000 | 600 | 5:760$000 |
| 10.432 | 5:835$900 | 16.942 | 6:200$600 | 60 | 1:500$000 | 144 | 2:160$000 |
| 19.452 | 10:713$200 | 28.436 | 10:806$200 | 180 | 4:500$000 | 720 | 10:800$000 |
| 39.742 | 21:196$500 | 123.997 | 36:614$600 | 59 | 1:475$000 | 239 | 3:585$000 |
| 7.231 | 3:900$200 | 16.317 | 5:932$400 | 241 | 6:025$000 | 1.201 | 18:015$000 |
| 41.031 | 21:064$500 | 41.943 | 13:321$400 | 271 | 6:775$000 | 312 | 4:680$000 |
| 3.219 | 1:950$500 | 7.772 | 2:938$800 | — | — | — | — |
| 2 349 | 1:543$500 | 5.702 | 2:224$000 | — | — | — | — |
| 5.421 | 3:461$900 | 7.792 | 2:932$800 | — | — | — | — |
| 7.861 | 6:269$500 | 19.532 | 10:318$400 | — | — | — | — |
| 3 | 2$700 | 21 | 8$200 | — | — | — | — |
| 1.211 | 1:152$900 | 2.031 | 1:255$800 | — | — | — | — |
| 10.457 | 11:684$100 | 14.031 | 9:076$000 | — | — | — | — |
| 7.872 | 4:654$800 | 12.372 | 4:562$400 | — | — | — | — |
| 1.224 | 658$800 | 4.464 | 1:598$400 | — | — | — | — |
| 3.540 | 1:094$400 | 13.284 | 2:774$400 | — | — | — | — |
| 26.148 | 11:340$000 | 43.836 | 11:472$000 | — | — | — | — |
| 2.940 | 1:209$600 | 11.796 | 2:731$200 | — | — | — | — |
| 3.372 | 1:015$200 | 12.588 | 2:724$000 | — | — | — | — |
| 5.568 | 1:756$800 | 11.856 | 2:503$200 | — | — | — | — |
| 2.831 | 1:698$600 | 3.231 | 1:292$400 | 43 | 1:075$000 | 151 | 2:265$000 |
| 59 | 35$400 | 249 | 99$600 | — | — | — | — |
| — | — | 5 | 2$000 | — | — | — | — |
| 10 | 6$000 | 22 | 8$800 | — | — | — | — |
| 152 | 91$200 | 213 | 85$200 | — | — | — | — |
| 9 | 5$400 | 42 | 16$800 | — | — | — | — |
| 1 | $600 | 7 | 2$800 | — | — | — | — |
| 18 | 10$800 | 49 | 19$600 | — | — | — | — |
| 19 | 11$400 | 77 | 30$800 | — | — | — | — |
| 631 | 378$600 | 2.301 | 920$400 | — | — | — | — |
| 22 | 13$200 | 121 | 48$400 | — | — | — | — |
| 13 | 7$800 | 179 | 71$600 | — | — | — | — |
| 8 | 4$800 | 62 | 24$800 | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — |
| 19 | 11$400 | 121 | 48$400 | — | — | — | — |
| 81 | 48$600 | 263 | 105$200 | — | — | — | — |
| 3 | 1$800 | 19 | 7$600 | — | — | — | — |
| 3.491 | 2:094$600 | 13.457 | 5:382$800 | — | — | — | — |
| 226 | 135$600 | 832 | 332$800 | — | — | — | — |
| 243 | 145$800 | 1.117 | 446$800 | — | — | 96 | 1:440$000 |
| 11.520 | 9:846$000 | 15.084 | 7:992$000 | — | — | — | — |
| 20.880 | 15:537$600 | 24.432 | 10:795$200 | — | — | — | — |
| 4.692 | 2:534$400 | 6.636 | 2:090$400 | — | — | — | — |

QUADRO N. 8 (Continuação)

| ESTAÇÃO | Ida e Volta de 1.ª | | Ida e Volta de 2.ª | |
|---|---|---|---|---|
| | Quant. | Receita | Quant. | Receita |
| Capitão Eduardo | 720 | 690$000 | 3.480 | 2:142$000 |
| Santa Luzia | 3.672 | 7:110$000 | 11.856 | 14:144$400 |
| Marzagão | 8.256 | 8:250$000 | 12.180 | 7:275$600 |
| Horto Florestal | 6.396 | 4:272$000 | 21.021 | 8:056$800 |
| Arrudas | 3.636 | 4:704$000 | 5.916 | 3:988$800 |
| Bello Horizonte | 18.840 | 22:776$000 | 15.456 | 11:379$600 |
| Villa Militar | 30.048 | 28:266$000 | 51.996 | 28:270$800 |
| Realengo | 164.124 | 153:906$000 | 411.864 | 216:741$600 |
| Bangu' | 234.924 | 209:964$000 | 551.556 | 267:339$600 |
| Santissimo | 40.476 | 30:762$000 | 98.280 | 43:578$000 |
| Senador Vasconcellos | 25.860 | 19:560$000 | 72.888 | 30:805$200 |
| Campo Grande | 262.572 | 223:914$000 | 349.104 | 146:556$000 |
| Inhoahyba | 12.960 | 10:614$000 | 53.928 | 23:068$800 |
| Kosmos | 10.776 | 9:294$000 | 47.196 | 19:872$000 |
| Senador Camará | 33.432 | 17:226$000 | 104.904 | 45:370$800 |
| Paciencia | 10.284 | 8:496$000 | 27.972 | 11:347$200 |
| Santa Cruz | 102.012 | 116:256$000 | 94.284 | 54:072$000 |
| Matadouro | 15.012 | 17:304$000 | 17.760 | 10:954$800 |
| Mogy das Cruzes | 39.609 | 56:272$500 | 57.843 | 43:343$100 |
| S. Angelo | 891 | 576$000 | 16.956 | 7:781$100 |
| Suzano | 6.759 | 7:074$000 | 29.088 | 17:309$700 |
| Calmon Vianna | 387 | 265$500 | 2.097 | 1:131$300 |
| Poá | 12.654 | 11:133$000 | 84.636 | 46:488$600 |
| Itaquéra | 40.669 | 21:474$000 | 167.355 | 50:892$300 |
| Ferraz de Vasconcellos | 1.503 | 1:431$000 | 15.531 | 8:950$500 |
| Carvalho Araujo | 6.462 | 6:061$500 | 35.334 | 20:050$200 |
| 15 de Novembro | 2.268 | 2:241$000 | 16.614 | 9:693$300 |
| Arthur Alvim | 6.390 | 3:231$000 | 42.929 | 16:359$300 |
| Carlos de Campos | 4.896 | 3:078$000 | 30.897 | 12:536$100 |
| Villa Mathilde | 20.151 | 10:404$000 | 281.530 | 89:388$900 |
| 5.ª Parada | 2.097 | 1:705$500 | 11.255 | 5:524$200 |
| 4.ª Parada | 4.896 | 4:486$500 | 20.034 | 10:008$900 |
| Norte | 72.252 | 72:693$000 | 121.590 | 68:993$100 |

| Simples de 1.ª | | Simples de 2.ª | | Assignaturas de 1.ª | | Assignaturas de 2.ª | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Quant. | Receita | Quant. | Receita | Quant. | Receita | Quant. | Receita |
| 504 | 356$400 | 1.560 | 573$600 | — | — | — | — |
| 7.896 | 8:726$400 | 9.996 | 6:818$400 | — | — | — | — |
| 3.144 | 1:940$400 | 3.900 | 1:620$000 | — | — | — | — |
| 7.512 | 3:542$400 | 17.448 | 5:539$200 | — | — | — | — |
| 4.896 | 4:032$000 | 10.320 | 4:970$400 | — | — | — | — |
| 35.196 | 27:050$400 | 49.104 | 20:380$800 | — | — | — | — |
| 15.720 | 8:744$400 | 25.908 | 8:904$000 | — | — | — | — |
| 70.356 | 37:800$000 | 113.952 | 34:060$800 | 223 | 5:575$000 | 875 | 13:125$000 |
| 74.616 | 37:062$000 | 157.236 | 42:772$800 | 435 | 10:875$000 | 971 | 14:565$000 |
| 10.920 | 4:982$400 | 21.276 | 5:649$600 | — | — | — | — |
| 7.824 | 3:733$200 | 15.168 | 4:063$200 | 15 | 375$000 | 47 | 705$000 |
| 99.156 | 48:528$000 | 158.436 | 40:478$400 | 195 | 4:875$000 | 363 | 5:445$000 |
| 3.540 | 2:181$600 | 12.132 | 3:607$200 | — | — | — | — |
| 4.512 | 2:635$200 | 13.212 | 4:048$800 | — | — | — | — |
| 6.516 | 3:142$800 | 16.092 | 4:404$000 | 38 | 950$000 | 39 | 585$000 |
| 2.628 | 1:504$800 | 6.948 | 2:052$000 | — | — | — | — |
| 46.848 | 32:457$600 | 60.024 | 22:269$600 | 25 | 957$500 | 131 | 2:947$500 |
| 4.992 | 3:600$000 | 7.776 | 2:932$800 | — | — | — | — |
| 41.436 | 35:737$200 | 58.905 | 28:638$000 | — | — | — | — |
| 675 | 429$300 | 7.551 | 2:395$800 | — | — | — | — |
| 3.951 | 2:910$600 | 14.787 | 6:319$800 | — | — | — | — |
| 324 | 202$500 | 711 | 288$000 | — | — | — | — |
| 7.191 | 4:012$200 | 18.360 | 6:557$400 | — | — | — | — |
| 10.116 | 3:121$200 | 22.536 | 4:734$000 | 38 | 475$000 | 143 | 1:072$500 |
| 1.035 | 591$300 | 3.554 | 2:266$200 | — | — | — | — |
| 3.078 | 1:749$600 | 10.737 | 3:718$800 | — | — | — | — |
| 891 | 513$000 | 2.772 | 939$600 | — | — | — | — |
| 1.523 | 486$000 | 18.720 | 3:886$200 | — | — | — | — |
| 5.733 | 2:273$400 | 32.580 | 7:756$200 | — | — | — | — |
| 7.065 | 2:281$500 | 51.264 | 10:931$400 | — | — | — | — |
| 1.674 | 877$500 | 22.518 | 5:200$200 | — | — | — | — |
| 2.898 | 1:830$600 | 25.641 | 6:876$200 | — | — | — | — |
| 85.158 | 53:967$600 | 209.025 | 65:386$800 | 81 | 1:573$500 | 1.343 | 10:613$000 |

# ESTRADA DE FERRO RIO D'OURO — 1932 — ESTATISTICA

QUADRO N. 8 (Fim)

| Preço | Ida e Volta | | Simples | | Assignaturas | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| I. e V. 1.ª—$500<br>I. e V. 2.ª—$300 por secção<br>S. 1.ª—$300<br>S. 2.ª—$200 | 1.ª | 2.ª | 1.ª | 2.ª | 1.ª 12$500 | 2.ª 7$500 |
| **1.ª SECÇÃO** | | | | | | |
| Francisco Sá | 83.046 | 92.817 | 116.419 | 254.837 | 362 | 1.273 |
| Inhauma | 23.007 | 110.462 | 23.156 | 69.939 | — | — |
| Engenho da Rainha | 7.693 | 56.754 | 6.082 | 23.600 | 32 | 146 |
| Vicente de Carvalho | 24.944 | 107.960 | 8.363 | 28.426 | 58 | 509 |
| Irajá | 43.538 | 285.564 | 31.787 | 104.138 | 76 | 776 |
| Collegio | 45.708 | 182.146 | 14.417 | 46.556 | 213 | 583 |
| Areal | 12.996 | 59.779 | 4.893 | 17.071 | 32 | 93 |
| Acary | 6.309 | 37.199 | 1.588 | 4.677 | — | — |
| Pavuna | 34.084 | 122.465 | 19.315 | 50.029 | 141 | 489 |
| Villa Rosaly | 34.962 | 102.480 | 16.006 | 31.383 | 108 | 327 |
| Agostinho Porto | 30.786 | 93.443 | 9.827 | 20.304 | 144 | 322 |
| Coelho da Rocha | 11.834 | 69.495 | 3.891 | 20.903 | 52 | 240 |
| B. Roxo | 31.122 | 90.063 | 15.831 | 48.984 | 88 | 246 |
| José Bulhões | 1.129 | 9.039 | 2.165 | 10.231 | — | — |
| Tinguá | 835 | 1.749 | 104 | 824 | — | — |
| Rio d'Ouro | — | 42 | 108 | 473 | — | — |
| Xerem | — | — | 1.148 | 2.055 | — | — |
| **2.ª SECÇÃO** | | | | | | |
| Francisco Sá | — | — | 1.535 | — | — | — |
| Inhauma | 703 | 792 | — | — | — | — |
| Irajá | 325 | 998 | — | — | — | — |
| Collegio | 12 | 367 | — | — | — | — |
| Acary | — | 45 | — | — | — | — |
| Pavuna | 27.440 | 109.167 | 29.061 | 56.715 | — | — |
| Coelho da Rocha | — | 44 | — | 13 | — | — |
| B. Roxo | 7.672 | 29.578 | 3.135 | 21.536 | — | — |
| José Bulhões | 1.566 | 1.544 | 1.186 | 2.445 | — | — |
| Rio d'Ouro | — | — | 376 | 1.092 | — | — |
| **3.ª SECÇÃO** | | | | | | |
| Francisco Sá | — | — | 160 | 58 | — | — |
| Inhauma | 60 | 305 | — | — | — | — |
| B. Roxo | — | — | 2.884 | 9.542 | — | — |
| Rio d'Ouro | — | — | 319 | 472 | — | — |
| **4.ª SECÇÃO** | | | | | | |
| Francisco Sá | — | — | 3 | 1 | — | — |
| B. Roxo | — | — | 294 | 704 | — | — |

# INSPECTORIA DA DESPESA

# INSPECTORIA DA DESPESA

Os serviços desta Inspectoria foram executados com a devida regularidade.

## MOVIMENTO DE PAPEIS, DOCUMENTOS, ETC.

| | |
|---|---|
| Certidões de sello de nomeação e montepio | 197 |
| Contas processadas (para pagamento no Thesouro Nacional) | 384 |
| Contas processadas (para pagamento na Estrada) | 3.253 |
| Contas de transportes federaes e estaduaes | 2.495 |
| Contractos celebrados | 1 |
| Declarações de familia para o montepio | 9 |
| Folhas de pagamento processadas | 8.728 |
| Guias de consignações | 620 |
| Guias de depositos (cauções, fianças, etc.) | 188 |
| Guias de quotas de imposto | 457 |
| Guias de recebimentos diversos | 642 |
| Guias de reclamações | 177 |
| Guias de recolhimento ao Banco do Brasil | 434 |
| Guias de recolhimento á Inspectoria do Thesouro | 246 |
| Guias de recolhimento ao Thesouro Nacional | 4 |
| Guias de recolhimento de quotas de montepio | 7 |
| Guias de restituição de cauções, fianças, etc. | 474 |
| Guias de restituições diversas | 631 |
| Guias de vencimentos em suspenso | 2.700 |
| Memoranda expedidos — diversos | 802 |
| Memoranda expedidos sobre concessões, proprios, etc. | 1.081 |
| Officios expedidos — diversos | 181 |
| Officios expedidos sobre concessões, etc. | 924 |
| Processos recebidos | 20.749 |
| Telegrammas expedidos | 449 |
| Termos lavrados — concessões, proprios, etc. | 680 |
| Titulos de nomeação registrados | 4.615 |

Foram attendidos 197 pedidos de certidão de sello de nomeação e montepio.

Nos termos de concessões provisorias, fiança, etc., lavradas, foram empregadas estampilhas no valor de Rs. 11:218$000.

No decurso de 1932 foi despendida a importancia de Rs. 805:446$185, com os pagamentos do pessoal licenciado, conforme o quadro seguinte:

## LICENÇAS PAGAS NO ANNO FISCAL DE 1932

| Divisão | Titulados | Jornaleiros | Total |
|---|---|---|---|
| Directoria Geral—Secretaria | 15:522$630 | — | 15:522$630 |
| 1.ª Divisão | 39:893$552 | 21:431$895 | 61:325$447 |
| 2.ª Divisão | 165:611$325 | 142:793$829 | 308:405$154 |
| 3.ª Divisão | 28:773$134 | 184:583$166 | 213:356$300 |
| 4.ª Divisão | 47:932$431 | 153:616$465 | 201:548$896 |
| Pessoal da Therezopolis | 2:942$038 | 2:345$720 | 5:287$758 |
| | 300:675$110 | 504:771$075 | 805:446$185 |

A despesa com o pessoal em disponibilidade attingiu á importancia total de Rs. 1.452:731$196.

## DESPESA DE PESSOAL

A despesa de "pessoal" consideradas as annullações em folha e os estornos e annullações extra-folhas, communicados pela Sub-Contadoria Seccional, foi a seguinte:

| | | |
|---|---|---|
| **Verba 3.ª** | | 93.660:191$699 |
| **Verba 14.ª:** | | |
| Differença de vencimento | 339:215$496 | |
| Disponibilidades | 1.452:731$196 | 1.791:946$692 |
| **Agentes Pagadores** — Despesa a classificar | | 9.224:740$932 |
| **Obras Novas:** | | |
| Dec. n. 21.257, de 7-4-1932 (Variante de Poá) | 65:418$500 | |
| (Ramal de Santa Barbara) | 700:160$500 | 765:579$000 |
| **Credito Especial:** | | |
| Dec. n. 21.607, de 11-7-1932 (Repressão do movimento sedicioso) | | 57:656$500 |
| **Depositos:** | | |
| Por conta do deposito feito pelo Ministerio da Guerra | | 356:310$900 |
| Por conta dos Estados (Depositos) | | 140:433$282 |
| Movimento de fundos (Sub-Cont. Seccional) | | 44:622$412 |

## DESPESA DE MATERIAL

A despesa de "material" foi a seguinte:

| | | |
|---|---|---|
| **Verba 3.ª:** | | |
| Paga na Inspectoria do Thesouro da Estrada | | 4.010:919$023 |
| Paga ou a pagar na Commissão C. de Compras | | 54.509:905$694 |
| **Obras Novas:** | | |
| Decreto n. 21.257, de 7 de Abril de 1932 (Ramal de Santa Barbara) | 689:564$443 | |
| (Variante de Poá) | 377:513$800 | 1.067:078$243 |

## REPRESSÃO DO MOVIMENTO SEDICIOSO E REPARAÇÃO DE CARROS

| | |
|---|---|
| **Credito Especial:** | |
| Decreto n. 21.607, de 11—Julho—1932 | 1.301:985$232 |
| **Deposito feito pela Caixa Economica:** | |
| Pago pela I.T.A., por c/ deste deposito | 74:968$745 |
| Adeantamento feito pelo Ministerio da Guerra | 20:000$000 |

## DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES

| | |
|---|---|
| **Verba 23.ª do Ministerio da Fazenda:** | |
| "Pessoal" e "material"—Pago ou a pagar no Thesouro Nacional | 2.912:332$692 |
| "Material"—Pago ou a pagar na Commissão Central de Compras | 2.739:294$219 |

# INSPECTORIA DO THESOURO

# INSPECTORIA DO THESOURO

**EXPEDIENTE:**

Durante o anno, transitaram pelo protocollo desta Inspectoria, 4.425 processos, tendo sido todos informados e encaminhados.

Foram expedidos 930 officios e memoranda.

**ARRECADAÇÃO DE FÉRIAS:**

As importancias arrecadadas pelas estações, inclusive as da Therezopolis e Rio Douro, importaram em 144.104:941$510.

Foram aprehendidas 7 notas e 23 moedas reputadas falsas e 43 notas já recolhidas.

**PAGAMENTO:**

Foram pagas ao pessoal 8.728 folhas, na importancia total de 106.168:622$552.

Foi recolhida, de descontos em folhas de pagamento, a importancia de 13.002:468$587

Os vencimentos em suspenso importaram em Rs. 932:267$645.

**PESSOAL:**

O pessoal desempenhou seus deveres com regularidade.

No decorrer do anno foi aposentado o fiel João Gabriel Pires e, afastado do serviço o fiel Alvaro Pinto de Oliveira, que posteriormente foi posto em disponibilidade.

# INSPECTORIA DO THESOURO

Os serviços da Inspectoria do Thesouro foram executados com a devida normalidade, apezar do reduzido numero de fieis que attende á verificação da renda arrecadada.

| INDICAÇÃO | 1900 | 1905 | 1910 | 1915 | 1920 | 1925 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Renda bruta arrecadada | 33.505:686$702 | 28.811:572$865 | 27.637:670$865 | 38.864:167$048 | 86.557:854$327 | 135.634:710$476 |
| Indice | 100 | 86 | 82 | 116 | 258 | 405 |
| Numero de estações | 171 | 225 | 253 | 308 | 334 | 361 |
| Numero de empregados encarregados da verificação da renda | 6 | 6 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Indice | 100 | 100 | 116 | 116 | 116 | 116 |

| INDICAÇÃO | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Renda bruta arrecadada | 140.706:814$487 | 159.335:202$234 | 194.784:899$378 | 205.241:249$868 | 167.529:233$291 | 166.567:306$749 | 144.704:941$510 |
| Indice | 420 | 476 | 581 | 612 | 500 | 497 | 430 |
| Numero de estações | 366 | 372 | 388 | 392 | 403 | 403 | 410 |
| Numero de empregados encarregados da verificação da renda | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Indice | 116 | 116 | 116 | 116 | 116 | 116 | 116 |

# PAGADORIA

**IMPORTANCIAS PAGAS:**

| | |
|---|---|
| Despesa a classificar | 105.050:604$086 |
| Pelo deposito feito pela Caixa Economica | 17:326$625 |
| Pelo decreto 21.607 de 11/7/1932 | 409:970$700 |
| Pelo decreto n.º 21.257 de 7/4/1932 | 588:452$000 |
| Total | 106.066:353$411 |

Numero de fieis encarregados de pagamentos..... 7

## CEDULAS FALSAS

| Datas | Mezes | Valores | Numeros | Séries | Estampas | Procedencias | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6 | Janeiro | 50$000 | 021054 | 16 | 1 | Caçapava | |
| 10 | Fevereiro | 2$000 | 31219 | 40 | 15 | Mercês | |
| 22 | » | 500$000 | 94113 | 79 | 14 | Santa Barbara | |
| 19 | Maio | 50$000 | 65467 | 38 | 14 | Maritima | |
| 23 | » | 50$000 | 31071 | 38 | 14 | Paracamby | |
| 31 | » | 10$000 | 56470 | — | — | Norte | |
| 9 | Junho | 2$000 | 31048/32048 | — | 15 | Itabirito | |
| 22 | Julho | 500$000 | 57863 | 7 | 14 | Maritima | |
| 24 | Dezembro | 50$000 | 5971 | 38 | 14 | D. Pedro II | |

## CEDULAS SEM VALOR

| Datas | Mezes | Valores | Numeros | Séries | Estampas | Procedencias | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5 | Janeiro | 2$000 | — | — | — | Buenopolis | |
| 7 | » | 1$000 | 18237 | 7 | 50 | Conselheiro Matta | |
| 9 | » | 1$000 | — | — | — | Vespasiano | |
| 11 | » | 2$000 | — | — | — | Bello Horizonte | |
| 20 | » | 5$000 | 036537 | 4 | 17 | Rio Preto | |
| 1 | Fevereiro | 1$000 | — | — | — | Barão de Angra | |
| 4 | » | 1$000 | — | — | — | Valença | |
| 15 | » | 20$000 | 3297 | 7 | 12 | Guaratinguetá | |
| 11 | Março | 5$000 | 88621 | 39 | 17 | Curvello | |
| 14 | » | 10$000 | — | — | — | Montes Claros | |
| 4 | Abril | 1$000 | — | — | — | Guaratinguetá | |
| 16 | » | 1$000 | — | — | — | Guaratinguetá | |
| 26 | » | 10$000 | 62673 | 41 | 12 | Tremembé | |
| 6 | Maio | 2$000 | — | — | — | Guaratinguetá | |
| 28 | » | 5$000 | 79836 | 4 | 17 | Anta | |
| 25 | Junho | 1$000 | — | — | — | Diamantina | |
| 6 | Ju'ho | 10$000 | 10716 | 10 | 12 | Tamboril | |
| 12 | » | 5$000 | 63098 | 21 | 12 | Serra | |
| 16 | » | 10$000 | 57115 | 19 | 12 | Varzea Therezopolis | |
| 12 | Agosto | 5$000 | 93063 | 21 | 17 | Raposos | |

(Continuação)

| Datas | Mezes | Valores | Numeros | Séries | Estampas | Procedencias | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 10 | Setembro | 5$000 | 073857 | 18 | 17 | Vargem Alegre | |
| 29 | » | 20$000 | 7918 | 4 | 12 | Rio Preto | |
| 12 | Outubro | 5$000 | 038861 | 10 | 18 | General Carneiro | |
| 17 | » | 5$000 | 35789 | 17 | 19 | Mello Franco | |
| 27 | » | 5$000 | 88621 | 39 | 17 | Pedro Leopoldo | |
| 14 | Novembro | 2$000 | — | — | — | Barra do Pirahy | |
| 28 | » | 2$000 | 87718 | 83 | D | Porto Novo | |
| 30 | » | 5$000 | — | — | — | Pindamonhangaba | |
| 1 | Dezembro | 5$000 | — | — | — | Roseira | |
| 5 | » | 5$000 | — | — | — | Norte | |
| 9 | » | 10$000 | 16718 | 46 | 11 | Lima Duarte | |
| 13 | » | 2$000 | 39256 | 66 | D | Brumadinho | |
| 17 | » | 1$000 | — | — | — | Rezende | |
| 22 | » | 1$000 | — | — | — | Moreira Cesar | |
| 22 | » | 5$000 | — | — | — | Guaratinguetá | |
| 22 | » | 10$000 | — | — | — | Norte | |
| 22 | » | 5$000 | — | — | — | Cruzeiro | |
| 24 | » | 20$000 | — | — | — | Bocayuva | |
| 2 | » | 5$000 | 074204 | 21 | 107 | São José dos Campos | |
| 26 | » | 5$000 | — | — | — | Norte | |
| 26 | » | 2$000 | — | — | — | Norte – Cargas | |
| 28 | » | 5$000 | 32854 | 13 | 18 | Serraria | |
| 29 | » | 2$000 | 42223 | 75 | C | Bello Horizonte | |
| 29 | » | 5$000 | — | — | — | Mogy das Cruzes | |

## MOEDAS FALSAS

| Datas | Mezes | Valores | Numeros | Séries | Estampas | Procedencia | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12 | Janeiro | 2$000 | — | — | — | Eng.º Caetano Lopes | |
| 27 | — | 2$000 | — | — | — | Carlos de Campos | |
| 15 | Fevereiro | 2$000 | — | — | — | 15 de Novembro | |
| 16 | » | 2$000 | — | — | — | Mathias Barbosa | |
| 11 | Março | 2$000 | — | — | — | Francisco Sá | |
| 14 | » | 2$000 | — | — | — | Siderurgica | |
| 21 | Abril | 2$000 | — | — | — | Marianna | |
| 2 | Julho | 2$000 | — | — | — | Rodeador | |
| 27 | » | 2$000 | — | — | — | Eng.º Vieira Cortez | |
| 20 | Agosto | 2$000 | — | — | — | Ponte Nova | |
| 25 | » | $500 | — | — | — | Pirapóra | |
| 6 | Setembro | 2$000 | — | — | — | Chapéo d'Uvas | |
| 8 | » | 2$000 | — | — | — | Sarzedo | |
| 9 | » | 1$000 | — | — | — | Ponte Nova | |
| 23 | » | 2$000 | — | — | — | Itabirito | |
| 24 | Outubro | 2$000 | — | — | — | Thomaz Coelho | |
| 28 | » | 4$000 | — | — | — | Orvalho | 2 moedas |
| 7 | Novembro | 2$000 | — | — | — | Orvalho | |
| 14 | » | 2$000 | — | — | — | Tripuhy | |
| 16 | » | 6$000 | — | — | — | Eng.º Valladares | 3 moedas |
| 17 | » | 2$000 | — | — | — | João Ribeiro | |
| 23 | » | 2$000 | — | — | — | Paty do Alferes | |
| 5 | Dezembro | 2$000 | — | — | — | Lavrinhas | |
| 19 | » | 2$000 | — | — | — | Retiro | |
| 28 | » | 2$000 | — | — | — | Areal | |

# BALANCETE DA CAIXA DA INSPECTORIA DO THESOURO DA ESTRADA DE FERRO CENTRAL DO BRASIL

## DEBITO

| | | |
|---|---|---|
| Saldo que passou do anno de 1931 | | 2.796:349$636 |
| **RENDA INDUSTRIAL** | | |
| Renda das estações e estradas de ferro Rio d'Ouro e Therezopolis, a classificar | 144.104:941$510 | |
| Idem, de Trafego Mutuo com a The São Paulo Railway Company Limited | 678:385$320 | |
| Idem, arrecadada pela Inspectoria do Thesouro, de diversos | 9:066$850 | |
| Recebido pela Contadoria Central Ferroviaria | 2.115:171$413 | |
| Estornado da Conta de Depositos | 1.673:439$060 | 148.581:004$153 |
| **RENDA ORDINARIA** | | |
| Renda de proprios da Central | 562:462$196 | |
| Estornado da Conta de Depositos | 820:758$419 | |
| Rendas Patrimoniaes | 588$132 | 1.383:808$747 |
| **RENDA EXTRAORDINARIA** | | |
| Eventuaes diversas | 112:570$432 | |
| Indemnisações diversas | 191:097$355 | |
| Multas | 2:303$600 | |
| Consumo de luz | 3:538$600 | |
| Taxa de analyse | 5:100$000 | |
| Taxa sobre consignações | 38:547$092 | |
| Montepio dos Empregados do M. da Viação | 973$592 | |
| Juros de Capitaes nacionaes | 17:650$713 | |
| Estornado da Conta de Depositos | 719:739$698 | 1.091:521$082 |
| **DEPOSITOS DE DIVERSAS ORIGENS** | | |
| Cauções | 63:472$613 | |
| Valores Depositados | 18:895$720 | |
| Fiança de Carregadores | 7:050$000 | |
| Leilões | 4:858$480 | |
| Recebido da Caixa Economica | 75:000$000 | 169:276$813 |
| **AGENTES PAGADORES** | | |
| Recolhida dos descontos de folhas pagas durante o anno de 1932 | 13.002:468$587 | |
| Recolhida de vencimentos em Suspenso das mesmas folhas | 932:267$645 | |
| Differença para mais no bruto da relação n.º 12, escripturada no dia 30 de Agosto de 1932 | 180$000 | 13.934:916$232 |

**CONTA DE PESSOAL**

| | | |
|---|---|---|
| Verba 14.ª—Estornada de Depositos..... | 2:630$880 | |
| Verba 3.ª—Estornada de Depositos..... | 87:201$595 | |
| Verba 8.ª—Estornada de Depositos..... | 310$344 | |
| Indemnisação a esta conta..... | 272$500 | 90:415$319 |

**BANCO DO BRASIL —CONTA DESPESAS DA UNIÃO**

| | | |
|---|---|---|
| Recebido para pagamento do pessoal por diversos cheques..... | | 47.890:728$172 |

**BANCO DO BRASIL — MOVIMENTO DE FUNDOS**

| | | |
|---|---|---|
| Suprimentos recebidos para pagamento do pessoal..... | 55.055:349$996 | |
| Idem, verba 14.ª..... | 406:866$664 | |
| Idem, verba 8.ª..... | 22:200$000 | |
| Idem, material, sub-consignação n.º 9..... | 599:999$932 | |
| Idem, material, sub-consignação n.º 10..... | 2.539:250$000 | 58.623:666$592 |

**THESOURO NACIONAL**

| | | |
|---|---|---|
| Suprimento recebido para pagamento de pessoal..... | 9.430:050$848 | |
| Recebido a conta da Consignação 3.ª, verba 3.ª, do decreto 21.059, de 18—2—932, para ser entregue á Contadoria Central Ferroviaria..... | 204:000$000 | 9.634:050$848 |

**BANCO DO BRASIL — CONTA ESPECIAL DE DEPOSITOS**

| | | |
|---|---|---|
| Importancia recebida para restituições (art. 32 do Decreto 20.393 de 10—9—931..... | | 33.136:281$042 |

**BANCO DO BRASIL — SUPRIMENTOS**

| | | |
|---|---|---|
| Recebido pelo officio do Ministerio da Fazenda n.º 1874, de 14—10—932..... | 1.400:000$000 | |
| Recebida da Directoria Geral do Ministerio da Guerra, pelo credito aberto n.º 21.607, de 11—7—932.... | 1.371:070$900 | |
| Estornada para credito extraordinario. Decreto 21.607, de 11—7——932..... | 356:310$900 | |
| Suprimento recebido pelo Decreto 21.257, de 7-4-932.. | 4.500:000$000 | 7.627:381$800 |

**TAXA ADDICIONAL DE 10 °/o**

| | | |
|---|---|---|
| Estornada da Conta de Depositos..... | | 124:885$600 |

**RECEITA DA UNIÃO**

| | | |
|---|---|---|
| Estornada de Vencimentos em Suspenso..... | | 314$700 |

**RENDA A CLASSIFICAR**

| | | |
|---|---|---|
| Estornada de Depositos..... | | 925:950$600 |
| | | 326.010:551$336 |

# CREDITO

## RENDA INDUSTRIAL

| | | |
|---|---|---|
| Trafego Mutuo com a Contadoria Central Ferroviaria | 4.917:424$090 | |
| Reclamações | 92:322$648 | |
| Recolhimento ao Banco do Brasil, na forma do artigo 12 do decreto 20.393 de 10–9–931 | 135.958:804$793 | |
| Entregue á São Paulo Railway | 628:780$380 | 141.597:331$911 |

## DEPOSITOS DE DIVERSAS ORIGENS

| | | |
|---|---|---|
| Entregue a Pestana & Cia. pelos serviços de Transportes a domicilio | 81:323$960 | |
| Entregue a Pulman Standart Car Export & Cia. | 4.801:808$838 | |
| Idem, á Railway Equipment Of Brasil | 5.031:180$000 | |
| Recolhido ao Banco do Brasil a credito da Caixa de Aposentadoria e Pensões de taxas de 1,5°/o e 2°/o. | 5.731:139$852 | |
| Multas a diversos | 681$375 | |
| Entregue á Associação Geral de Auxilios Mutuos da E. F. C. B. de 50°/o de contribuições de varejos | 188:845$650 | |
| Valores Depositados — restituições a diversos | 191:973$900 | |
| Importancia paga a diversos, pelo credito da Caixa Economica | 52:534$620 | |
| Consignações do Exercicio de 1931 | 546:087$586 | |
| Impostos em Suspenso | 3:615$244 | |
| Leilões | 1:131$500 | |
| Vencimentos em suspenso, á diversos | 631:741$147 | |
| Folhas de Quotas de Impostos Estaduaes | 150:143$166 | |
| Cauções restituidas | 83:598$900 | |
| Fianças de carregadores | 5:400$000 | |
| Entregue ao Estado do Rio de Janeiro, saldo dos Impostos a seu favor | 1.707:698$794 | |
| 50°/o de multas a favor dos Estados | 1:754$475 | |
| Vencimentos não reclamados | 13:257$103 | |
| Entregue ao Estado de São Paulo, saldo dos Impostos a seu favor | 1.657:457$102 | 20.881:373$212 |

## AGENTES PAGADORES

| | | |
|---|---|---|
| Despesa de pessoal, a classificar | 105.050:604$086 | |
| De descontos, importancia restituida | 3:100$811 | 105.053:704$897 |

## BANCO DO BRASIL— CONTA ESPECIAL DE DEPOSITOS

| | | |
|---|---|---|
| Recebimento conforme art.° 32 do Decreto 20.393 de 10–9–931 | | 28.840:855$397 |

## MATERIAL

| | | |
|---|---|---|
| Sub-consignação n.° 9, a diversos | 639:021$196 | |
| Sub-consignação n.° 10, a diversos | 3.132:046$452 | |
| Decreto 21.257, de 7–4–932 | 1.054:889$618 | |
| Decreto 21.607, de 11–7–932 | 1.282:025$232 | 6.107:982$498 |

**PESSOAL**

| | | |
|---|---|---|
| Caixa Economica | 17:326$625 | |
| Importancia paga pelo decreto 21.607, de 11-7-932 | 409:970$700 | |
| Idem, pelo decreto 21.257, de 7-4-932 | 588:452$000 | |
| | | 1.015:749$325 |

**DEPOSITOS**

| | |
|---|---|
| Estorno | 2.416:175$289 |

**CONSELHO NACIONAL DO TRABALHO**

| | |
|---|---|
| Importancia recolhida ao Thesouro Nacional | 25:487$600 |

**CONSIGNAÇÕES**

| | |
|---|---|
| Entregue a diversas Associações de Classe e Estabelecimentos de credito | 10.643:815$241 |

**RENDA EXTRAORDINARIA**

| | |
|---|---|
| Indemnisações diversas | 149$700 |

**RENDA ORDINARIA**

| | |
|---|---|
| Sello de nomeação — restituições | 1:169$500 |

**THESOURO NACIONAL**

| | |
|---|---|
| Recolhimento do saldo de 1931 do exercicio | 2.796:349$636 |
| Somma | 319.380:144$206 |
| Saldo que passa para o anno fiscal de 1933 | 6.630:407$130 |
| | 326.010:551$336 |

# INSPECTORIA DE ESTATISTICA

# VIAJANTES

| RESUMO 1932 | 1.ª CLASSE | | | 2.ª CLASSE | | | TOTAES | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Viajantes Kilometro | Renda | Quantidade | Viajantes Kilometro | Renda | Quantidade | Viajantes Kilometro | Renda |
| Suburbios | 15.028.966 | 227.745.744 | 3.898:469$700 | 23.996.616 | 394.958.440 | 4.338:543$200 | 39.025.582 | 622.704.184 | 8.237:012$900 |
| Pequeno Percurso | 10.149.585 | 268.893.793 | 4.213:509$500 | 25.857.322 | 464.375.370 | 5.601:906$300 | 36.006.907 | 733.269.163 | 9.815:415$800 |
| Interior | 1.722.870 | 182.939.207 | 12.241:266$600 | 2.812.676 | 121.399.388 | 5.711:669$100 | 4.535.546 | 304.338.595 | 17.952:935$700 |
| Transportes diversos | 534.494 | 17.696.494 | 1.967:283$000 | 42.292 | 2.296.295 | 52:265$600 | 576.786 | 19.992.789 | 2.019:548$600 |
| Cadernetas kilometricas | — | — | 499:111$500 | — | — | — | — | — | 499:111$500 |
| Leitos | — | — | 1.273:955$400 | — | — | — | — | — | 1.273:955$400 |
| Poltronas | — | — | 169:482$700 | — | — | — | — | — | 169:482$700 |
| Ingressos | — | — | 102:816$800 | — | — | — | — | — | 102:816$800 |
| Eventuaes | — | — | 138:531$000 | — | — | — | — | — | 138:531$000 |
| TOTAES | 27 435.915 | 697.275.238 | 24.504:426$200 | 52.708.906 | 983.029.493 | 15.704:384$200 | 80.144.821 | 1.680.304.731 | 40.208:810$400 |
| Por conta dos Governos | 301.180 | 59.420.823 | 6.644:621$700 | — | — | — | 301.180 | 59.420.823 | 6.644:621$700 |
| TOTAES | 27.737.095 | 756.6 6.061 | 31.149:047$900 | 52.708.906 | 983.029.493 | 15.704:384$200 | 80.446.001 | 1.739.725.554 | 46.853:432$100 |
| Por conta da Estrada | 154.316 | 18.003.424 | 1.185:992$400 | — | — | — | 154.316 | 18.003.424 | 1.185:992$400 |
| TOTAES GERAES | 27.891.411 | 774.699.485 | 32.335:040$300 | 52.708.906 | 983.029.493 | 15.704:384$200 | 80.600.317 | 1.757.728.978 | 48.039:424$500 |

S

| TRECHOS | | IMPORTAÇÃO | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Peso em Toneladas | Toneladas Kilometro | Re eita |
| 1.ª Insp.ª | D. Pedro II a Belém..... | 00 | 476.614 | 119.367.965 | 14.933:627$200 |
| | Ramal de Deodoro a Mangaratiba | 00 | 27.602 | 4.024.257 | 454:688$800 |
| | Ramal de Paracamby..... | 00 | 3.928 | 332.939 | 77:482$700 |
| 2.ª Insp.ª | Belém a Barra do Pirahy..... | 00 | 22.040 | 3.179.242 | 421:899$400 |
| | Barra a Entre-Rios..... | 00 | 23.947 | 4.807.745 | 666:039$400 |
| | Ramal de S. Paulo—Barra a Cach | 00 | 34.599 | 10.449.454 | 1.564:644$900 |
| | Ramal de Bananal..... | 00 | 1.995 | 535.173 | 71:213$500 |
| 3.ª Insp.ª | Ramal de S. Paulo—Cachoeira a N | 00 | 91.790 | 34.045.223 | 3.834:482$900 |
| | Ramal de Piquete..... | 00 | 1.060 | 61.086 | 14:639$700 |
| 4.ª Insp.ª | F. Pinheiro a Lafayette..... | 00 | 80.658 | 23.911.906 | 2.922:728$300 |
| | Ramal de Lima Duarte..... | 00 | 4.541 | 1.084.213 | 153:643$500 |
| | Ramal de Piranga..... | 00 | 9.671 | 1.096.933 | 182:678$100 |
| 5.ª Insp.ª | Gagé—Lobo Leite a Sabará..... | 00 | 24.218 | 6.924.921 | 1.209:763$000 |
| | Bello Horizonte..... | 00 | 88.795 | 14.461.299 | 3.503:168$400 |
| | Ramal de Paraopeba..... | 00 | 30.731 | 17.088.314 | 2.659:594$300 |
| | Ramal de Ponte Nova..... | 00 | 10.728 | 5.857.891 | 670:655$200 |
| | Ramal de Santa Barbara..... | 00 | 46.854 | 12.363.662 | 1.239:430$300 |
| 6.ª Insp.ª | Capitão Eduardo a Corintho..... | 00 | 27.365 | 7.789.649 | 1.383:124$700 |
| 7.ª Insp.ª | Aporá a Montes Claros..... | 00 | 9.727 | 5.002.800 | 707:733$100 |
| | Ramal de Diamantina..... | 00 | 7.003 | 4.122.041 | 579:110$500 |
| | Ramal de Pirapóra..... | 00 | 8.346 | 3.983.206 | 540:803$000 |
| 8.ª Insp.ª | L. Auxiliar—A. Maia a Belém.... | 00 | 49.464 | 9.237.277 | 1.108:852$800 |
| | Rio d'Ouro..... | 00 | 1.139 | 100.861 | 15:418$000 |
| | Therezopolis..... | 00 | 469 | 27.543 | 5:105$700 |
| 9.ª Insp.ª | Botaes a Inena..... | 00 | 7.422 | 1.102.253 | 260:718$300 |
| | Porto Novo..... | 00 | 9.248 | 2.734.437 | 364:554$800 |
| | Rêde Fluminense..... | 00 | 17.245 | 5.004.324 | 673:400$300 |
| | TOTAES..... | 00 | 1.117.199 | 298.696.614 | 40:219.200$800 |

# MERCADORIAS POR INSPECTORIAS E RESPECTIVOS TRECHOS

| | TRECHOS | INTERESTACIONAL | | | | EXPORTAÇÃO | | | IMPORTAÇÃO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Extensão Kilometrica | Peso em Toneladas | Toneladas Kilometro | Receita | Peso em Tonelada | Toneladas Kilometro | Receita | [illegible] | Toneladas [illegible] | Receita |
| 1.ª Insp.ª | D. Pedro II a Belém | [illegible] | [illegible] | 4 440 386 | 921:142$300 | 342 183 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | Ramal de Deodoro a Mangaratiba | [illegible] | [illegible] | 221 739 | 30:915$700 | 68 [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | Ramal de Paracamby | [illegible] | [illegible] | 8 218 | 1:634$600 | 8 [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 2.ª Insp.ª | Belém a Barra do Pirahy | 46 | [illegible] | [illegible] | 16:162$100 | 47 464 | 5 [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 121:899$400 |
| | Barra a Entre-Rios | 89 | [illegible] | [illegible] | 121:087$400 | 42 491 | 6 81[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 166:639$400 |
| | Ramal de S. Paulo—Barra a Cachoeira | 158 | [illegible] | [illegible] | 69:088$900 | [illegible] | 9 511 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 504 644$000 |
| | Ramal de Bananal | 28 | [illegible] | [illegible] | 378$000 | [illegible] | 41 [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 71 213$500 |
| 3.ª Insp.ª | Ramal de S. Paulo—Cachoeira a Norte | 233 | [illegible] | 9 819 981 | 1 292:716$000 | [illegible] | 59 389 581 | [illegible] | 91 790 | [illegible] | 3 834 482$000 |
| | Ramal de Piquete | 18 | [illegible] | 650 | 698$400 | [illegible] | 102 801 | [illegible] | 1 060 | [illegible] | 14:639$700 |
| 4.ª Insp.ª | F. Pinheiro a Lafayette | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 381:732$700 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 89 658 | 23 911 [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 6:803$600 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 4 541 | 1 084 [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2:761$800 | [illegible] | [illegible] | 178:392$900 | 9 671 | 1 606 [illegible] | [illegible] |
| 5.ª Insp.ª | [illegible] | 110 | [illegible] | [illegible] | 19 801$900 | [illegible] | [illegible] | 489:547$100 | [illegible] | 6 924 921 | [illegible] |
| | [illegible] | 15 | [illegible] | [illegible] | 19:037$700 | [illegible] | [illegible] | 917 853$300 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | 162 | [illegible] | [illegible] | 266:116$000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] 805$700 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | Ramal de Ponte Nova | 145 | [illegible] | [illegible] | 67:122$600 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 12 363 662 | [illegible] |
| | Ramal de [illegible] | 76 | [illegible] | 2 [illegible] | 314:306$200 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] |
| 6.ª Insp.ª | Capitão Eduardo a Corinthe | 251 | [illegible] | 1 [illegible] | 169 988$200 | 42 436 | 9 299 732 | 1 015 582$000 | [illegible] | 7 789 649 | [illegible] |
| 7.ª Insp.ª | Aporá a Montes Claros | 248 | [illegible] | 1 [illegible] | 127:750$800 | 9 900 | 1 063 [illegible] | 517:307$000 | 9 [illegible] | 5 002 800 | [illegible] |
| | Ramal de Diamantina | 148 | [illegible] | [illegible] | 31:665$000 | 1 403 | 1 712 2[illegible] | [illegible] | 7 [illegible] | 4 122 041 | [illegible] |
| | Ramal de Pirapóra | 156 | [illegible] | [illegible] | 8:411$800 | 6 052 | 2 489 315 | [illegible] | [illegible] | 3 983 206 | [illegible] |
| 8.ª Insp.ª | L. Auxiliar—A. Mais a Belém | 68 | 44 509 | 1 [illegible] | 140:553$900 | 26 124 | 5 496 832 | 1 018:316$800 | 49 464 | 9 237 277 | [illegible] |
| | [illegible] | 99 | 35 909 | 1 5[illegible] | 182:309$200 | 5 377 | 378 477 | 49:326$900 | 1 139 | 100 861 | [illegible] |
| | [illegible] | 91 | 6 213 | [illegible] | 29:521$800 | 751 | 68 231 | 7:910$700 | 469 | 27 543 | [illegible] |
| 9.ª Insp.ª | [illegible] | 98 | 2 348 | [illegible] | 11:187$100 | 20 203 | 6 050 472 | [illegible] | 7 422 | 1 102 253 | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | 2 281 | [illegible] | 15:086$000 | [illegible] | 1 928 [illegible] | [illegible] 75$900 | 9 248 | 2 73[illegible] 437 | [illegible] |
| | [illegible] | 297 | 5 659 | [illegible] | 31:493$400 | [illegible] | 3 175 | 122:282$800 | 17 215 | 5 004 324 | [illegible] |
| | TOTAES | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 4 411 268$000 | 1 117 190 | 298 696 614 | 40 219:200$800 | 1 117 [illegible] | 298 [illegible] 614 | 40:219 200$800 |

## RECAPITULAÇÃO

| | Peso em Toneladas | Toneladas Kilometro | Receita |
|---|---|---|---|
| Interestacional | [illegible] | 30 304 715 | [illegible] |
| Exportação | 1 117 190 | 298 696 614 | 40 [illegible] |
| Trafego Mutuo | [illegible] | 101 [illegible] 903 | [illegible] |
| P/e dos Estados | [illegible] | [illegible] 412 246 | [illegible] |
| P/e dos Ministerios | [illegible] | 7 [illegible] 868 | 7 [illegible] |
| P/e da Prefeitura D. F. | | | |
| TOTAES | 2 [illegible] 207 | 147 [illegible] 356 | 68 [illegible] |
| P/e da [illegible] | 722 908 | 169 [illegible] 790 | [illegible] |
| TOTAES GERAES | 2 [illegible] 115 | 617 [illegible] 155 | 79 [illegible] |

# MERCADORIAS POR ESPECIE

| ESPECIE | Peso | Toneladas Kilometro | FRETE |
|---|---|---|---|
| GRUPO 1 — *Productos Agricolas* | | | |
| Café em grão (beneficiado) | 93.146 | 24.016.577 | 5.392:816$100 |
| Trigo em grão | 4.467 | 1.063.406 | 97:639$300 |
| Milho | 31.458 | 7.511.941 | 670:781$300 |
| Feijão | 22.094 | 7.859.566 | 750:221$800 |
| Arroz | 50.254 | 15.051.743 | 1.746:651$200 |
| Outros cereaes | 15.203 | 1.347.262 | 197:078$000 |
| Farinha de trigo | 76.538 | 23.196.041 | 2.581:292$800 |
| Farinha de mandioca | 5.341 | 1.451.658 | 139:734$500 |
| Fubá e outras farinhas | 6.292 | 972.885 | 136:071$600 |
| Outros productos de moinho | 16.926 | 3.725.430 | 313:124$100 |
| Forragens | 1.256 | 286.093 | 33:911$500 |
| Fumo | 1.885 | 423.236 | 175:483$200 |
| Matte | 291 | 48.917 | 13:581$600 |
| Algodão | 10.171 | 3.799.916 | 903:561$900 |
| Canna de assucar | 2.032 | 143.364 | 13:562$700 |
| Sementes, farinhas e tortas oleoginosas | 4.795 | 1.934.571 | 311:369$000 |
| Côcos, castanhas e cacau | 771 | 305.925 | 78:669$200 |
| Fructas citricas | 41.619 | 2.169.188 | 287:526$900 |
| Bananas | 11.896 | 1.314.065 | 168:263$300 |
| Outras fructas verdes ou frescas | 18.675 | 1.975.919 | 274:588$900 |
| Batatas e raizes alimenticias | 38.920 | 13.010.876 | 1.492:267$400 |
| Outros vegetaes ou legumes frescos | 24.840 | 4.511.790 | 582:245$900 |
| Fructas e legumes seccos | 485 | 125.850 | 19:595$100 |
| Outros productos vegetaes | 20.207 | 5.173.955 | 675:529$100 |
| TOTAES | 499.562 | 121.420.174 | 16.992:566$400 |
| GRUPO 2— *Productos Animaes* | | | |
| Peixes e mariscos não enlatados | 3.427 | 1.458.879 | 174:367$000 |
| Carnes verdes resfriadas de qualquer gado | 33.713 | 4.206.149 | 491:015$000 |
| Xarque e carnes preparadas de qualquer gado | 12.173 | 4.478.414 | 635:333$200 |
| Carnes congeladas | 5.562 | 2.628.700 | 263:125$900 |
| Toucinho | 2.265 | 728.505 | 143:282$700 |
| Banha | 3.341 | 1.138.159 | 283:289$500 |
| Peles e couros em bruto | 3.438 | 714.177 | 215:169$700 |
| Outros productos animaes | 32.334 | 5.766.310 | 1.085:584$300 |
| TOTAES | 96.253 | 21.119.293 | 3.291:167$300 |
| GRUPO 3 — *Productos Mineraes* | | | |
| Carvão | 14.601 | 3.545.064 | 294:057$300 |
| Minerios de ferro e manganez | 65.822 | 15.815 701 | 910:291$500 |
| Outros minerios | 5.092 | 1.045.408 | 27:201$100 |
| Areia, argilla, cascalho e pedra | 71.821 | 6.939.865 | 548:394$200 |
| Petroleo crú | 119 | 15.889 | 2:334$000 |
| Sal | 65.946 | 18.401.018 | 1.650:702$800 |
| Outros productos mineraes | 11.792 | 3.478.356 | 291:666$300 |
| TOTAES | 239.193 | 49.241.301 | 3.724:647$200 |

(Continuação)

| ESPECIE | Peso | Toneladas Kilometro | FRETE |
|---|---|---|---|
| GRUPO 4 — *Productos Florestaes* | | | |
| Madeiras em toras, falquejada, lavrada ou roliça | 23.958 | 4.806.521 | 468:749$700 |
| ormDentes | 1 163 | 130.489 | 15:671$800 |
| Lenha | 179.857 | 10.046.007 | 876:065$000 |
| Madeira s rrada ou apparelhada | 42.429 | 8.446.483 | 1 089:603$000 |
| Carvão vegetal | 94.900 | 12.887.821 | 1.486:601$200 |
| Outros productos llorestaes | 6.798 | 1.832.798 | 218:763$600 |
| TOTAES | 349.105 | 38.150.110 | 4.155:454$300 |
| GRUPO 5 — *Productos Manufacturados* | | | |
| Petroleo { Gazolina | 19.226 | 6.172.983 | 1.344:938$900 |
| Petroleo { Kerozene | 6.872 | 2.727.280 | 707:800$300 |
| Oleos mineraes e outros productos da refinação do petroleo | 17.807 | 6.223.303 | 589:683$100 |
| Oleos e banhas vegetaes | 1.964 | 772.887 | 169:528$500 |
| Assucar, glicose, melado | 47.297 | 10.332.221 | 2.12 :840$300 |
| Ferro gusa | 18.118 | 10.140.581 | 659:798$300 |
| Trilhos e accessorios | 2.769 | 537.030 | 151:332$500 |
| Ferro e aço laminados, forjados para obras | 13.287 | 6.265.635 | 965:743$300 |
| Ferro e aço fundidos | 2.939 | 348.173 | 76:526$100 |
| Outros metaes fundidos, laminados ou estampados | 3.404 | 841.574 | 206:404$900 |
| Artigos de ferragista e ferramentas | 26.755 | 10.721.720 | 2.084:620$200 |
| Machinismos e accessorios | 2.859 | 1.413.989 | 299:518$100 |
| Cimento | 85.238 | 21.248.764 | 1.750:880$000 |
| Tijolos | 101.531 | 9 062.863 | 645:124$100 |
| Telhas | 22.857 | 2.086.137 | 282:467$600 |
| Manilhas e outros artigos de ceramica de cimento ou gesso | 8.862 | 2.177.126 | 311:687$300 |
| Cal | 22.364 | 5.573.301 | 449:341$700 |
| Automoveis | 1.151 | 620 023 | 227:722$100 |
| Outros vehiculos | 33.054 | 11.353.496 | 968:539$300 |
| Haveres domesticos e moveis usados | 6.718 | 1.698.339 | 381:951$300 |
| Moveis novos | 2.551 | 1.274.872 | 261:783$400 |
| Aguas mineraes | 12.107 | 2.121.572 | 342:587$200 |
| Cerveja e bebidas gozosas ou refrigerantes | 12.260 | 4.652.170 | 1.065:769$900 |
| Alcool e aguardente | 4.102 | 1.319.237 | 286:264$400 |
| Vinhos, licores e bebidas alcoolicas | 2.231 | 1.786.505 | 354:999$900 |
| Gelo | 193 | 21.916 | 5:608$400 |
| Adubos | 3.520 | 945.029 | 79:200$100 |
| Papel, impressos e livros | 19.309 | 4.950.023 | 1.172:889$700 |
| Garrafas, artigos de vidro, crystal e porcellana | 13.431 | 4.237.772 | 865:626$000 |
| Drogas, productos chimicos, explosivos | 13.495 | 6.432.015 | 1.415:721$300 |
| Tecidos | 12.661 | 6.456.719 | 2.151:379$600 |
| Alimentos e especiarias de qualquer especie | 23.045 | 7.530.270 | 1.662:697$600 |
| Lacticinios manufacturados | 6.215 | 1.943.424 | 771:771$500 |
| Artigos de charutaria | 1.742 | 1.295.760 | 353:058$900 |
| Artigos de armarinho | 1.282 | .222.735 | 287:584$500 |
| Couros e pelles manufacturados, artigos de pello | 5.690 | 2.686.377 | 702:583$300 |
| Cordoalha, fibras e palhas manufacturadas | 5.637 | 2.215.129 | 508:115$100 |
| Madeira trabalhada | 3.378 | 459.635 | 90:506$300 |
| Outros manufacturados não especificados | 123.957 | 36.125.805 | 3.520:169$200 |
| Vasilhame novo ou usado | 19.788 | 6.006.964 | 769:94[illegible]$100 |
| TOTAES | 731.666 | 203.981.354 | 31.065.710$300 |

# RECAPITULAÇÃO

(Fim)

| ESPECIE | Peso | Tonelada Kilometro | FRETE |
|---|---|---|---|
| GRUPO 1 — Productos Agricolas | 499.562 | 121.420.174 | 16.992:566$400 |
| GRUPO 2 — Productos Animaes | 96.253 | 21.119.293 | 3.291:167$300 |
| GRUPO 3 — Productos Mineraes | 239.193 | 49.241.301 | 3.724:647$200 |
| GRUPO 4 — Productos Florestaes | 349.105 | 38.150.110 | 4.155:454$300 |
| GRUPO 5 — Productos Manufacturados | 731.666 | 203.981.354 | 31.065:710$300 |
| TOTAES | 1.915.779 | 433.912.232 | 59.229:545$500 |
| Por conta dos Estados | 24.740 | 6.342.256 | 1.669:002$100 |
| Por conta dos Ministerios | 70.688 | 7.635.868 | 7.942:574$400 |
| Por conta da Prefeitura do Districto Federal | — | — | — |
| TOTAES | 2.011.207 | 447.890.356 | 68.841:122$000 |
| Por conta da Estrada | 732.908 | 169.304.799 | 10.990:970$300 |
| TOTAES GERAES | 2.744.115 | 617.195.155 | 79.832:092$300 |

# MERCADORIAS POR CLASSE E RESPECTIVO PERCURSO

| Classe | Peso | Toneladas Kilometro | Frete | Percurso Medio |
|---|---|---|---|---|
| Diversos da tabella C - 1 | 8.870 | 3.649.718 | 1.193:353$700 | 411 |
| » » » C - 2 | 42.668 | 17.016.598 | 4.521:662$700 | 398 |
| » » » C - 3 | 18.349 | 5.909.293 | 1.580:960$800 | 322 |
| » » » C - 4 | 65.521 | 22.294.808 | 6.035:437$400 | 340 |
| » » » C - 5 | 45.207 | 11.681.641 | 1.099:604$800 | 258 |
| » » » C - 6 | 82.428 | 20.692.518 | 3.634:399$500 | 251 |
| » » » C - 7 | 43.128 | 11.811.422 | 2.887:948$100 | 273 |
| » » » C - 8 | 31.194 | 7.646.612 | 1.563:300$300 | 245 |
| » » » C - 9 | 62.246 | 18.416.963 | 2.372:273$800 | 295 |
| » » » C - 10 | 92.535 | 26.613.519 | 1.980:231$300 | 287 |
| » » » C - 11 | 202.211 | 42.525.779 | 5.528:856$300 | 210 |
| » » » C - 12 | 218.801 | 45.256.349 | 5.388:683$100 | 206 |
| » » » C - 13 | 430.933 | 66.304.388 | 6.593:712$100 | 153 |
| » » » C - 14 | 135.577 | 29.679.860 | 2.885:229$100 | 218 |
| » » » C - 15 | 82.270 | 19.484.157 | 3.586:654$600 | 236 |
| Tarifas Especiaes | 353.841 | 84.928.607 | 8.377:237$900 | 240 |
| TOTAES | 1.915.779 | 433.912.232 | 59.229:545$500 | 226 |
| Por conta dos Governos | 95.428 | 13.978.124 | 9.611:576$500 | 146 |
| Por conta da Estrada | 732.908 | 169.304.799 | 10.990:970$300 | 231 |
| TOTAES GERAES | 2.744.115 | 617.195.155 | 79.832:092$300 | 224 |

# ENCOMMENDAS

| | HISTORICO | Peso em Toneladas | Toneladas Kilometro | FRETE |
|---|---|---|---|---|
| 1.ª Insp.ª | Suburbios e pequeno percurso | 4.599 | 287.659 | 193:000$800 |
| | D. Pedro II a Belém | 14.970 | 3.805.421 | 1.858:140$200 |
| | Ramal de Deodoro a Mangaratiba | 4.035 | 304.488 | 130:328$900 |
| | Ramal de Paracamby | 196 | 10.844 | 6:947$200 |
| 2.ª Insp.ª | Belém a Barra do Pirahy | 1.663 | 189.311 | 78:015$700 |
| | Barra do Pirahy a Entre Rios | 12.758 | 1.581.847 | 219:487$200 |
| | Ramal de S. Paulo—Barra a Cachoeira | 39.006 | 5.621.844 | 626:708$400 |
| | Ramal de Bananal | 3.269 | 425.275 | 51:278$800 |
| 3.ª Insp.ª | Ramal de S. Paulo—Cachoeira a Norte | 32.782 | 6.519.369 | 1.853:805$900 |
| | Ramal de Piquete | 540 | 21.014 | 6:582$600 |
| 4.ª Insp.ª | Linha do Centro–F. Pinheiro a Lafayette | 26.744 | 4.288.039 | 796:457$800 |
| | Ramal de Lima Duarte | 2.455 | 318.931 | 111:946$000 |
| | Ramal de Piranga | 4.946 | 638.640 | 112:078$006 |
| 5.ª Insp.ª | Linha do Centro–Gagé, L. Leite e Sabará | 813 | 109.476 | 48:445$400 |
| | Ramal de Bello Horizonte | 2.250 | 524.262 | 236:071$900 |
| | Ramal de Paraopeba | 1.778 | 552.455 | 122:955$500 |
| | Ramal de Ponte Nova | 873 | 165.707 | 60:024$600 |
| | Ramal de Santa Barbara | 588 | 89.756 | 36:114$800 |
| 6.ª Insp.ª | Linha do Centro—C. Eduardo a Corintho | 3.328 | 501.126 | 205:615$500 |
| 7.ª Insp.ª | Linha do Centro—Aporá a Montes Claros | 564 | 153.672 | 56:653$600 |
| | Ramal de Diamantina | 230 | 60.384 | 35:062$700 |
| | Ramal de Pirapóra | 358 | 89.087 | 44:026$400 |
| 8.ª Insp.ª | Suburbios | 2.780 | 110.749 | 76:451$300 |
| | Alfredo Maia a Belém | 6.268 | 952.107 | 119:897$800 |
| | Estrada de Ferro Rio d'Ouro | 1.885 | 86.592 | 78:378$200 |
| | Estrada de Ferro Therezopolis | 201 | 9.812 | 8:168$800 |
| 9.ª Insp.ª | Linha do Centro—Botaes a Inema | 3.278 | 391.232 | 56:183$700 |
| | Ramal de Porto Novo | 5.050 | 581.156 | 64:705$300 |
| | Rêde Fluminense | 6.863 | 950.523 | 239:062$800 |
| | TOTAES | 185.070 | 29.340.778 | 7.532:595$806 |
| | Trafego Mutuo | 42.078 | 6.403.276 | 2.414:417$500 |
| | Por conta dos Estados | 2.557 | 589.232 | 545:282$500 |
| | Por conta dos Ministerios | 33.104 | 1.769.250 | 6.479:310$900 |
| | Por conta da Prefeitura do Districto Fed ral | 1 | 53 | 36$300 |
| | TOTAES | 262.810 | 38.102.589 | 16.971:643$006 |
| | P r conta da Estrada | 73.461 | 9.299.296 | 2.015:120$600 |
| | TOTAES GERAES | 336.271 | 47.401.885 | 18.986:763$606 |

# CONTAS DO GOVERNO

## MERCADORIAS

| Historico | Peso | Toneladas Kilometro | Importancia |
|---|---|---|---|
| Por conta dos Ministerios | 70.688 | 7.635.868 | 7.942:574$400 |
| Por conta dos Estados | 24.740 | 6.342.256 | 1.669:002$100 |
| TOTAES | 95.428 | 13.978.124 | 9.611:576$500 |

## ENCOMMENDAS

| | | | |
|---|---|---|---|
| Por conta dos Ministerios | 33.104 | 1.769.250 | 6.479:310$900 |
| Por conta dos Estados | 2.557 | 589.232 | 545:282$500 |
| Por conta da Prefeitura | 1 | 53 | 36$300 |
| TOTAES | 35.662 | 2.358.535 | 7.024:629$700 |

## VIAJANTES

| Historico | Quantidade | Viajantes Kilometro | Importancia |
|---|---|---|---|
| Por conta dos Ministerios | 216.016 | 41.180.313 | 4.707:630$000 |
| Por conta dos Estados | 85.164 | 18.240.510 | 1.731:513$300 |
| LEITOS — Por conta dos Ministerios | — | — | 116:096$400 |
| LEITOS — Por conta dos Estados | — | — | 84:351$600 |
| POLTRONAS — Por conta dos Ministerios | — | — | 4:033$600 |
| POLTRONAS — Por conta dos Estados | — | — | 966$500 |
| TOTAES | 301.180 | 59.420.823 | 6.644:621$400 |

## ANIMAES

| Historico | Animaes | Cabeças Kilometro | Importancia |
|---|---|---|---|
| Por conta dos Ministerios | 5.677 | 1.966.480 | 208:043$000 |
| Por conta dos Estados | 3.697 | 554.808 | 27:747$300 |
| Por conta da Prefeitura | — | — | — |
| TOTAES | 9.374 | 2.521.288 | 235:790$300 |

## ANIMAES

| HISTORICO | TRAFEGO PROPRIO | | | TRAFEGO MUTUO | | | TOTAES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Cabeças | Cabeças Kilometro | Receita | Cabeças | Cabeças Kilometro | Receita | Cabeças | Cabeças Kilometro | Receita | Toneladas Kilometro |
| Asininos cavallares e muares | 5.260 | 449.419 | 91·972$000 | 101 | 15.660 | 2:762$600 | 5.361 | 465.079 | 94:734$600 | 139 523 |
| Suinos caprinos e lanigeros.. | 55.289 | 18.856.075 | 379:460$300 | 17.782 | 1.569.879 | 86:685$100 | 73.071 | 20.425.954 | 466:145$400 | 2.042.595 |
| Gado vaccum..... | 146.725 | 85.821.801 | 2.821:837$700 | 43.484 | 12.603.176 | 511·072$800 | 190.209 | 98.424.977 | 3.332:910$500 | 39.369.991 |
| Não especificados..... | 3.192 | 496.130 | 24:575$800 | 4.617 | 44.757 | 11:085$300 | 7.809 | 540.887 | 35:661$100 | 54.089 |
| TOTAES..... | 210.466 | 105.623.425 | 3.317:845$800 | 65.984 | 14.233.472 | 611:605$800 | 276.450 | 119.856.897 | 3.929:451$600 | 41.606.198 |
| Por conta dos Ministerios... | 5.677 | 1.966.480 | 208:043$000 | — | — | — | 5.677 | 1.966.489 | 208:043$000 | 196.548 |
| Por conta dos Estados..... | 3.697 | 554.808 | 27:747$300 | — | — | — | 3.697 | 554.808 | 27:747$300 | 55.481 |
| Por conta da Prefeitura..... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| TOTAES EM 1932..... | 219.840 | 108.144.713 | 3.553:636$100 | 65.984 | 14.233.472 | 611:605$800 | 285.824 | 122.378.185 | 4.165:241$900 | 41.858.227 |
| TOTAES EM 1931..... | 295.025 | 71.594.443 | 3.177:424$900 | 157.621 | 36.550 529 | 1.139:876$900 | 452.646 | 108.144 972 | 4.317:301$800 | 35.544.542 |

## TRANSPORTES POR CONTA DA ESTRADA

| HISTORICO | VIAJANTES | | | ENCOMMENDAS | | | MERCADORIAS | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quantidade | Viajantes Kilometro | Importancia | Peso em Tonels. | Toneladas Kilometro | Importancia | Peso em Tonels. | Toneladas Kilometro | Importancia |
| 1.ª Divisão..... | 1.579 | 314.455 | 30:418$600 | 410 | 40.307 | 12:426$200 | 399.905 | 81.121.969 | 6.414:834$200 |
| 2.ª Divisão..... | 28.293 | 4.992.734 | 384:143$700 | 15.630 | 2.491.210 | 1 151:292$500 | 13.499 | 6.037.691 | 413:411$500 |
| 3.ª Divisão..... | 105.623 | 8.985.481 | 516:726$300 | 40.369 | 4.244.404 | 198:359$200 | 143.854 | 33.571.445 | 1.871:984$000 |
| 4.ª Divisão..... | 17.991 | 3.591.408 | 246:111$900 | 17.003 | 2.521.127 | 652:237$300 | 175.505 | 48.105.379 | 2.287:639$600 |
| Directoria..... | 180 | 77.872 | 6:405$800 | 2 | 75 | 275$800 | 63 | 92.114 | 1:890$000 |
| Sub-Directoria..... | 14 | 648 | 242$500 | — | — | — | — | — | — |
| Secretaria..... | 12 | 1.582 | 227$700 | 1 | 53 | 69$700 | 82 | 376.201 | 1:211$000 |
| Rio d'Ouro..... | — | — | — | 44 | 1.918 | 226$600 | — | — | — |
| Therezopolis..... | 624 | 39.244 | 1:715$900 | 2 | 202 | 233$300 | — | — | — |
| TOTAES..... | 154.316 | 18.003.424 | 1.185:992$400 | 73.461 | 9.299.296 | 2.015:120$600 | 732.908 | 169.304.799 | 10.990:970$300 |

## PERCURSOS DE LOCOMOTIVAS EM SERVIÇO DO TRAFEGO, MANOBRAS E LASTROS, COMPARADOS COM O ANNO ANTERIOR, NAS LINHAS DA BITOLA DE:

| DESIGNAÇÃO | 1m,60 | | | 1m,00 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1931 | 1932 | Differença Relativa 1932 | 1931 | 1932 | Differença Relativa 1932 |
| Trafego | 13.600.860 | 12.646.408 | 954.452 | 5.292.342 | 5.220.013 | 72.329 |
| Lastros | 1.937.831 | 932.026 | 1.005.805 | 793.523 | 847.919 | 54.396 |
| Manobras | 952.365 | 1.317.896 | 365.531 | 663.159 | 705.881 | 42.722 |
| TOTAES | 16.491.056 | 14.896.330 | 1.594.726 | 6.749.024 | 6.773.813 | 24.789 |

## PERCURSOS DE LOCOMOTIVAS NOS DIVERSOS TRECHOS EM QUE SE DIVIDE A ESTRADA

### BITOLA DE 1m,60

| DESIGNAÇÃO | EM SERVIÇOS DE | | | TOTAES DE KILOMETROS |
|---|---|---|---|---|
| | Trafego | Manobras | Lastros | |
| Suburbios | 1.249.120 | — | — | 1.249.120 |
| D. Pedro II a Barra | 3.726.440 | 554.258 | 404.365 | 4.685.063 |
| Barra a Entre Rios | 673.378 | 2.708 | 49.059 | 725.145 |
| Entre Rios a Palmyra | 1.016.979 | 104.275 | 42.567 | 1.163.821 |
| Palmyra a Lafayette | 812.552 | 136.626 | 83.252 | 1.062.430 |
| Lafayette a Burnier | 90.036 | 2.600 | 10.000 | 102.636 |
| S. Paulo | 3.034.766 | 441.010 | 248.773 | 3.724.489 |
| Suburbios | 309.815 | — | — | 309.815 |
| Santa Cruz | 939.622 | 266 | 156 | 940.044 |
| Mangaratiba | 159.588 | 354 | — | 159.942 |
| Paracamby | 59.957 | 18 | — | 59.955 |
| Bello Horizonte | 505.076 | 75.781 | 93.854 | 674.711 |
| Lima Duarte | 39.159 | — | — | 39.159 |
| TOTAES | 12.646.408 | 1.317.896 | 932.026 | 14.896.330 |

# PERCURSOS DE LOCOMOTIVAS NOS DIVERSOS TRECHOS EM QUE SE DIVIDE A ESTRADA

## BITOLA DE 1m,00

| DESIGNAÇÃO | EM SERVIÇOS DE | | | TOTAES DE KILOMETROS |
|---|---|---|---|---|
| | Trafego | Manobras | Lastros | |
| **LAFAYETTE A SETE LAGÔAS** | | | | |
| Lafayette a Sete Lagôas | 1.122.378 | 2 8.846 | 133.831 | 1.535.055 |
| Sete Lagôas a Corintho | 504.514 | 12.760 | 7.611 | 524.885 |
| Ramaes de O. Preto, Marianna e Porto Novo | 232.726 | 16.829 | 39.806 | 289.361 |
| Ramaes de Bello Horizonte | 151.660 | 77.843 | 25.839 | 255.342 |
| Ramal de Santa Barbara | 198.758 | 643 | 16.727 | 216.128 |
| TOTAES | 2.210.036 | 386.921 | 223.814 | 2.820.771 |
| **LINHA AUXILIAR** | | | | |
| Suburbios | 805.893 | — | — | 805.893 |
| Alfredo Maia a Belém | 120.456 | 85.895 | 54.845 | 261.196 |
| Belém a G. Portella | 164.410 | 51.960 | 44.612 | 260.982 |
| Ramal—Porto Novo | 196.181 | 56.080 | 5.344 | 257.605 |
| Ramal—Portella | 169.641 | 96 | 33.500 | 203.237 |
| TOTAES | 1.456.581 | 194.031 | 138.301 | 1.788.913 |
| **RIO D'OURO** | | | | |
| Suburbios | 369.658 | — | — | 369.658 |
| Francisco Sá a S. Pedro e Ramaes Tinguá, Xerém e Mantiquira | 87.529 | 6.242 | 66.818 | 160.589 |
| TOTAES | 457.187 | 6.242 | 66.818 | 530.247 |
| **RÊDE FLUMINENSE** | | | | |
| Suburbios | 3.070 | — | — | 3.070 |
| Ramal—Rio das Flôres | 94.703 | — | 6.131 | 100.834 |
| Ramal—Valença | 72.225 | 35.282 | 3.260 | 110.767 |
| Ramal—R. Preto | 113.152 | 585 | 19.141 | 132.878 |
| TOTAES | 283.150 | 35.867 | 28.532 | 347.549 |
| **CORINTHO** | | | | |
| Ramal—Diamantina | 127.742 | 120 | 61.247 | 189.109 |
| Ramal—Pirapóra | 140.706 | 23.290 | 95.033 | 259.029 |
| Ramal—Montes Claros | 401.850 | 58.606 | 197.238 | 657.694 |
| TOTAES | 670.298 | 82.016 | 353.518 | 1.105.832 |
| **PIRANGA** | | | | |
| TOTAES | 94.531 | 464 | 35.442 | 130.437 |
| **PIQUETE** | | | | |
| TOTAES | 30.830 | 340 | 594 | 31.764 |
| **RAMAL BANANAL** | | | | |
| TOTAES | 17.400 | — | 900 | 18.300 |

## CONSUMO DE COMBUSTIVEIS, LUBRIFICANTES E KILOMETRAGEM EM 1932

### BITOLA DE 1m,60

| INSPECTORIAS | Carvão Extrangeiro | Carvão Nacional | Briquette | Lenha M/3 | Consumo c/ Conversão | Kilometragem | Media Km. | Consumo Total Lubrificante | Media Km. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| S. Diogo | 66.405.676 | 515.560 | 3.110.193 | 26,169 | 69.870.425 | 5.777.387 | 12,093 | 376.936 | 0,065 |
| Barra | 53.621.904 | 2.539.800 | 376.447 | 92,750 | 55.703.350 | 2.268.983 | 24,549 | 173.675 | 0,075 |
| Entre Rios | 29.585.554 | 4.331.730 | 72.820 | — | 32.556.192 | 1.344.167 | 24,220 | 106.091 | 0,078 |
| Norte | 46.619.050 | 1.020.640 | 88.000 | 9,250 | 43.389.001 | 2.691.436 | 16,121 | 184.991 | 0,067 |
| Cachoeira | 8.141.860 | 615.900 | 7.500 | 78,900 | 28.567.848 | 959.663 | 29,768 | 74.434 | 0,077 |
| Palmyra | 20.992.860 | 3.265.900 | 137.460 | 6,000 | 23.308.187 | 1.077.347 | 21,634 | 74.653 | 0,069 |
| Lafayette | 17.032.840 | 19.500 | 220 | — | 17.046.060 | 674.711 | 25,264 | 40.691 | 0,060 |
| TOTAES | 262.399.744 | 12.309.030 | 3.792.640 | 213,069 | 270.441.063 | 14.793.694 | 18,280 | 1.031.471 | 0,069 |

## CONSUMO DE COMBUSTIVEIS, LUBRIFICANTES E KILOMETRAGEM EM 1932

### BITOLA DE 1m,00

| INSPECTORIAS | Carvão Extrangeiro | Carvão Nacional | Briquette | Lenha M/3 | Consumo c/ Conversão | Kilometragem | Media Km. | Consumo Total Lubrificante | Media Km. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cachoeira | 511.400 | — | — | — | 511.400 | 50.094 | 10,208 | 3.962 | 0,079 |
| Palmyra | 1.322.010 | 1.200 | 10.300 | — | 1.323.110 | 130.433 | 10,143 | 2.856 | 0,021 |
| Lafayette | 23.887.258 | 175.570 | — | 9,000 | 24.005.203 | 1.540.614 | 15,581 | 51.038 | 0,033 |
| Sete Lagôas | 14.042.527 | 2.982.780 | — | 1.969,200 | 16.132.228 | 1.136.447 | 24,195 | 47.157 | 0,041 |
| Corintho | 5.893.350 | 41.000 | — | 44.212,800 | 10.752.043 | 1.105.832 | 9,723 | 29.826 | 0,026 |
| Alfredo Maia | 17.781.709 | 114.560 | 1.755 | — | 17.859.837 | 986.032 | 18,112 | 39.966 | 0,040 |
| Rio d'Ouro | 10.607.450 | 6.900 | 350 | — | 10.612.400 | 530.247 | 20,014 | 39.835 | 0'075 |
| Valença | 11.058.868 | 3.396.310 | 75.000 | 93,000 | 14.154.375 | 417.967 | 33,864 | 22.430 | 0,053 |
| Governador Portella | 11.430.943 | 86.100 | 1.500 | — | 11.489.974 | 732.463 | 15,686 | 35.557 | 0,048 |
| TOTAES | 97.282.515 | 6.804.420 | 88.905 | 46.284,000 | 106.840.570 | 6.630.129 | 16,114 | 272.627 | 0,041 |

## CONSUMO TOTAL POR ESPECIES DE OLEOS LUBRIFICANTES E ESTOPA, POR INSPECTORIAS

### BITOLA DE 1m,60

| INSPECTORIAS E SUB-INSPECTORIAS | OLEOS LUBRIFICANTES | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Machina Litros | Cylindro Litros | Carro Litros | Super-Aquec. Litros | Mobiloil Litros | Dyn mo Litros | Eventual Litros | Total Geral Litros | Estopa Kgs. |
| S. Diogo | 132.912 | 66.420 | 50.349 | 123.426 | 704 | 400 | 2.725 | 376.936 | 34.707 |
| Barra | 44.786 | 3.787 | 32.927 | 26.377 | 3.017 | 1.213 | 1.568 | 173.675 | 16.088 |
| Entre Rios | 19.761 | 23.484 | 28.598 | 33.764 | — | — | 484 | 106.091 | 7.799 |
| Norte | 32.766 | 41.268 | 55.403 | 55.524 | — | 30 | — | 184 991 | 15.490 |
| Cachoeira | 14.849 | 19 371 | 20.603 | 19.604 | — | 7 | — | 74.434 | 6.443 |
| Palmyra | 11.620 | 18.032 | 18.629 | 26.214 | 151 | — | 7 | 74.653 | 5.565 |
| Lafayette | 12.411 | 10.743 | 13.070 | 4.347 | 120 | — | — | 40.691 | 4.779 |
| TOTAES | 269.105 | 243.105 | 219.579 | 289.256 | 3.992 | 1.650 | 4.784 | 1.031.471 | 90.871 |

### BITOLA DE 1m,00

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cachoeira | 849 | 1.612 | 1.449 | 2 | — | 50 | — | 3.962 | 692 |
| Palmyra | 609 | 462 | 1.075 | 710 | — | — | — | 2.856 | 359 |
| Lafayette | 13.328 | 14.596 | 14.123 | 8.984 | 3 | — | 4 | 51.038 | 7.485 |
| Sete Lagôas | 10.588 | 1.856 | 14.752 | 18.770 | 1.191 | — | — | 47.157 | 4.974 |
| Corintho | 7.853 | 10.561 | 8.698 | 2.714 | — | — | — | 29.826 | 4.559 |
| Alfredo Maia | 11.[illegible]63 | 8.948 | 10.847 | 8.302 | — | — | 6 | 39.966 | 4.411 |
| Rio d'Ouro | 11.046 | 9.527 | 11.304 | 7.911 | — | 47 | — | 39.835 | 3.685 |
| Valença | 567 | 1.464 | 10.146 | 9.659 | 6 | 295 | 293 | 22.430 | 1.954 |
| Portella | 7.710 | 8.401 | 9.172 | 8.372 | 1.319 | 33 | 550 | 35.557 | 3.900 |
| TOTAES | 64.413 | 57.427 | 81.566 | 65.424 | 2.519 | 425 | 853 | 272.627 | 32.019 |

## CONSUMO DE CARVÃO NACIONAL, BRIQUETTE, LENHA COM CONVERSÃO PARA CARVÃO EXTRANGEIRO

| ANNOS | BITOLA DE 1m,60 | | | BITOLA DE 1m,00 | | TOTAES | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Consumo | Kilometragem | Media | Consumo | Kilometragem | Media | Consumo | Kilometragem | Media |
| 1928 | 333 884 574 | 16 383 667 | 20,379 | 91 488 916 | 6 799 718 | 13,454 | 425 373 489 | 23 183 385 | 18,348 |
| 1929 | 352 301 895 | 17 023 180 | 20,695 | 95 092 018 | 6 733 994 | 14,121 | 447 393 913 | 23 757 174 | 18,831 |
| 1930 | 317 362 945 | 18 017 502 | 17,614 | 89 068 846 | 6 413 560 | 13,887 | 406 431 791 | 24 431 062 | 16,635 |
| 1931 | 289 015 210 | 16 491 056 | 17,525 | 103 385 822 | 6 749 024 | 15,318 | 392 401 032 | 23 240 080 | 16,884 |
| 1932 | 270 441 063 | 14 793 694 | 18,280 | 106 840 570 | 6 630 129 | 16,114 | 377 281 633 | 21 423 823 | 17,610 |

## CONSUMO DE OLEO COMBUSTIVEL E GAZOLINA

| ANNOS | Consumo Oleo Combust. | Media | Consumo Gazolina | Media | Observações |
|---|---|---|---|---|---|
| 1928 | 46 683 011 | 18,451 | 36 297 | 0,895 | Está incluido na kilometragem o percurso das locomotivas a oleo que tiveram um consumo de 37 740 215 kgs. de Oleo Combustivel e das automotrizes que consumiram 177 360 litros de Gazolina. |
| 1929 | 40 533 157 | 18,032 | 204 026 | 1,219 | |
| 1930 | 38 663 308 | 18,131 | 376 757 | 1,129 | |
| 1931 | 42 241 442 | 17,737 | 263 153 | 1,079 | |
| 1932 | 37 740 215 | 20,214 | 177 360 | 1,039 | |

## PERCURSO E CONSUMO TOTAES DE COMBUSTIVEIS, LUBRIFICANTES E ESTOPA, NAS BITOLA DE 1,60 E 1,00 COMPARADOS COM O ANNO ANTERIOR

### PERCURSO E COMBUSTIVEIS

| BITOLA | PERCURSOS TOTAES | | | CARVÃO TOTAL COM CONVERSÕES | | | OLEO COMBUSTIVEL | | | GAZOLINA | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1931 | 1932 | Differença Relativa 1932 | Em Kilogrammos 1931 | Em Kilogrammos 1932 | Differença Relativa 1932 | Em Kilogrammos 1931 | Em Kilogrammos 1932 | Differença Relativa 1932 | Em Litros 1931 | Em Litros 1932 | Differença Relativa 1932 |
| 1m,60..... | 16.491.056 | 14.896.330 | 1.594.726 | 289.015.210 | 270.441.063 | 18.574.147 | 42.241.442 | 37.740.215 | 4.501.227 | 135.418 | 123.745 | 11.673 |
| 1m,00..... | 6.749.024 | 6.773.813 | 24.789 | 103.385.822 | 106.840.570 | 3.459.748 | — | — | — | 128.635 | 53.615 | 75.020 |
| TOTAES... | 23.240.080 | 21.670.143 | 1.569.937 | 392.401.032 | 377.281.633 | 15.119.399 | 42.241.442 | 37.740.215 | 4.501.227 | 264.053 | 177.360 | 86.693 |

### OLEOS LUBRFICANTES E ARTIGOS DE LIMPEZA

| BITOLA | OLEOS LUBRIFICANTES | | | ESTOPA | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Em Litros 1931 | Em Litros 1932 | Differença Relativa 1932 | Em kilogrammos 1931 | Em kilogrammos 1932 | Differença Relativa 1932 |
| 1m,60..... | 1.157.936 | 1.031.471 | 126.465 | 107.541 | 90.871 | 16.670 |
| 1m,00..... | 281.743 | 272.627 | 9.116 | 34.992 | 32.019 | 2.973 |
| TOTAES.. | 1.439.679 | 1.304.098 | 135.581 | 142.533 | 122.890 | 19.643 |

# TONELADAS KILOMETRO BRUTAS PRODUZIDAS

## BITOLA DE 1m,60

| INSPECTORIAS E SUB-INSPECTORIAS | TRAFEGO | LASTROS | MANOBRAS | TOTAES |
|---|---|---|---|---|
| S. Diogo | 1.066.613.878 | 78.000 | 160.148 | 1.066.852.026 |
| Barra | 582.726.764 | 250.788 | 146.960 | 583.124.512 |
| Entre Rios | 357.012.254 | 113.792 | 125.013 | 357.251.059 |
| Norte | 354.142.839 | — | — | 354.142.839 |
| Cachoeira | 279.852.936 | — | — | 279.852.936 |
| Palmyra | 203.872.001 | 6.120 | 82.290 | 203.960.411 |
| Lafayette | 160.686.409 | 159.889 | 777.840 | 161 624.138 |
| TOTAES | 3.004.907.081 | 608.589 | 1.292.251 | 3.006.807.921 |

## BITOLA DE 1m,00

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Cachoeira | 9.604.075 | 600 | — | 9.604.675 |
| Palmyra | 57.522.180 | — | — | 57.522.180 |
| Lafayette | 171.709.231 | 71.346 | 64.558 | 171.845.135 |
| Sete Lagôas | 144.287.430 | 3.000 | 1.800 | 144.292.230 |
| Corintho | 79.849.204 | 206.953 | 14.380 | 80.070.537 |
| Alfredo Maia | 105.383.169 | — | 2.905.000 | 108.288.169 |
| Rio d'Ouro | 8.661.400 | 8.000 | — | 8.669.400 |
| Valença | 30.317.124 | 5.280 | — | 30.322.404 |
| G. Portella | 89.673.344 | 74.783 | 800 | 89.748.927 |
| TOTAES | 697.007.157 | 369.962 | 2.986.538 | 700.363.657 |

NOTA—Está incluido no total das toneladas-kilometro brutas, as toneladas-kilometro produzidas pelas automotrizes e pelas locomotivas de S. Diogo que consomem Oleo Combustivel.

INSPECTORIA COMMERCIAL

# INSPECTORIA COMMERCIAL

Além do movimento de entrada e sahida dos papeis e pareceres, a Inspectoria Commercial se incumbe da formulação do expediente que deve ser assignado pelo Director, á vista das decisões tomadas nas reuniões semanaes da Directoria.

Em 1932 ella formulou 543 officios, que foram assignados pelo Director. Eis a discriminação dos destinatarios:

108 ao Conselho de Tarifas;
190 á 1.ª Divisão;
80 á 2.ª Divisão;
18 á 3.ª Divisão;
8 á 4.ª Divisão;
79 ao Ministro da Viação;
60 a outras pessôas ou autoridades.

A incumbencia dada a esta Inspectoria tem a vantagem de centralizar os assumptos de tarifas e regulamentos num só ponto, methodisando os estudos e evitando orientações contradictorias.

Os officios assignados e expedidos pelo proprio Inspector, durante o anno de 1932, foram em numero de 361, para associações de classes, commerciantes, jornaes, dependencias da Estrada, relativamente a assumptos da propria alçada da Inspectoria.

## FICHARIO SOBRE TARIFAS E REGULAMENTOS

As resoluções das differentes fontes, sobre tarifas e regulamentos, são fichadas em ordem alphabetica, de modo que qualquer assumpto poderá, sem perda de tempo, ser encontrado.

As fichas recolhem os seguintes elementos:

n.º do parecer da Inspectoria Commercial;
n.º do processo que deu motivo ao estudo da questão;
n.º do officio da Directoria, que mandou adoptar a medida ou a encaminhou á approvação do Ministro da Viação ou do Conselho de Tarifas;
n.º do aviso ou officio do Ministerio da V ação, approvando ou impugnando a medida;
n.º da acta e respectiva pagina, referentes á reunião do Conselho de Tarifas, em que a medida foi debatida;
n.º da circular da Contadoria Central Ferroviaria, que deu noticia da approvação da medida;
n.º da circular da Inspectoria da Receita, que poz a medida em vigôr, na Estrada.

Uma só ficha, portanto, recolhe a vida de cada providencia, desde a sua phase preparatoria, que o parecer da Inspectoria Commercial focalisa, até a execução, que está contida na circular da Inspectoria da Receita.

Os assumptos que não forem estudados pela Inspectoria são tambem fichados, com os elementos necessarios á reconstituição do seu historico.

Todas as resoluções da Contadoria Central Ferroviaria, desde a sua fundação, em 1925, já figuram em fichas, que ajudam consideravelmente os estudos da Inspectoria, evitando orientações contradictorias, sempre possiveis, quando se não systematisam os elementos historicos.

Até 31 de dezembro de 1932, o fichario continha:

570 fichas sobre tarifas;
697 fichas sobre normas regulamentares e outros assumptos;
539 fichas de recorte do "Diario Official";
785 fichas sobre as reuniões do Conselho de Tarifas.

Reflectem-se inevitavelmente e de modo preponderante, na actividade do Conselho de Tarifas da Contadoria Central Ferroviaria, os estudos da Inspectoria Commercial, sobre tarifas e regras regulamentares. Ha medidas que mesmo approvadas pelo Director, em reuniões da Directoria, só poderão entrar em vigôr depois da autorisação do Ministro da Viação ou do Conselho de Tarifas.

Fiel ao que preceitua o art. 87, do Regulamento Geral da Estrada, a Inspectoria Commercial formula para o Director o expediente em que a autorisação é solicitada ou a proposta é feita, de modo que nas actas do Conselho affluem, umas vezes como simples pedidos de autorisação para o trafego proprio, outras vezes como suggestões de ordem geral, para o trafego mutuo, as questões ventiladas nas reuniões semanaes.

O simples exame das actas referentes ás 29 reuniões que o Conselho de Tarifas realisou em 1932, mostra como a Central influiu nos trabalhos desse orgão technico das emprezas filiadas á Contadoria Central Ferroviaria:

| N.º da acta | Numero dos assumptos de cada acta, de interesse para as: | | Assumptos provocados pela Central ou que lhe dizem respeito | | Assumptos de outras fontes: Interesse das filiadas: | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Filiadas | Não filiadas | Particular | Geral | Particular | Geral |
| 5 | 2 | — | 1 | 1 | — | — |
| 6 | 10 | — | 3 | 2 | 2 | 3 |
| 7 | 6 | — | — | — | 1 | 5 |
| 8 | 12 | 5 | 3 | 3 | 2 | 4 |
| 9 | 7 | 1 | 3 | 1 | 1 | 2 |
| 10 | 6 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| 11 | 10 | — | 4 | 4 | 1 | 1 |
| 12 | 24 | 5 | 3 | 7 | 4 | 10 |
| 13 | 12 | 4 | 3 | 1 | 6 | 2 |
| 14 | 11 | 3 | 2 | 3 | 4 | 2 |
| 15 | 12 | 3 | 1 | 5 | — | 6 |
| 16 | 5 | 1 | — | 2 | 3 | — |
| 17 | 12 | 4 | 2 | 6 | 2 | 2 |
| 18 | 3 | 4 | 1 | 1 | — | 1 |
| 19 | 31 | 8 | 8 | 12 | 6 | 5 |
| 20 | 5 | — | — | 2 | — | 3 |
| 21 | 13 | — | 3 | 3 | 6 | 1 |
| 22 | 14 | 3 | 2 | 4 | 4 | 4 |
| 23 | 13 | 1 | 4 | 5 | 1 | 3 |
| 24 | 11 | 2 | 3 | 1 | 3 | 4 |
| 25 | 7 | 1 | 2 | — | 4 | 1 |
| 26 | 5 | — | 3 | — | 1 | 1 |
| 27 | 12 | 8 | 1 | 4 | 4 | 3 |
| 28 | 14 | 3 | 3 | 8 | 1 | 2 |
| 29 | 12 | — | 1 | 11 | — | — |
| 30 | 11 | 5 | 3 | 1 | 6 | 1 |
| 31 | 9 | 1 | 3 | 3 | — | 3 |
| 32 | 1 | — | — | — | 1 | — |
| 33 | 15 | 4 | 1 | 12 | 2 | — |
| SOMMA.... | 305 | 67 | 64 | 103 | 66 | 72 |

# INDICE ALPHABETICO DAS MERCADORIAS CUJAS TARIFAS FORAM REDUZIDAS EM VIRTUDE DE PROPOSTAS DA CENTRAL DO BRASIL

Adubos
Agendas
Aguas mineraes
Albuns
Alcool desnaturado
Algodão em pasta ou rama (prensado)
Almanacks
Amido ou polvilho bruto, encaixotado ou em saccos
Amostras diversas
Amostras especificadas
Animaes
Argilas em blocos
Arroz em casca
Arroz beneficiado
Artigos de livraria e papelaria
Artigos carnavalescos, confetti, serpentina de papel, mascaras e lança perfume
Aves mortas
Bagaço de cevada secco para forragem
Bagaços vegetaes para adubos
Bagagens de companhias de theatro e circo de cavallinhos
Bananas seccas
Barro
Baryta
Bastidores para theatro
Batatas
Bebidas refrigerantes
Bilhetes de cartão em branco ou impressos
Cabos de madeiras para vassouras, ferramentas e outros utensilios
Cadernos (artigos de escriptorio)
Café inutilisado para adubos ou combustiveis
Café para queima, de qualquer typo
Café para combustivel
Cal virgem
Calendarios
Caramellos liquidos
Carbureto de calcio
Cartão e cartazes
Cartas geographicas
Casemiras
Castanhas
Castanhas do Pará
Cerveja
Chopp
Circo de cavallinhos
Côcos de macahuba ou de catarro
Colla animal e outras
Combustivel "Vulcão"
Confetti
Copiadores
Costaneira
Disticos (impressos)
Doces não classificados
Enveloppes

Espheras (artigos de livraria)
Etiquetas (impressos)
Extractos vegetaes para cortumes
Farello e farellinho de arroz
Farinhas de arararuta
Farinha de trigo
Fasciculos
Fazendas de algodão
Fazendas de lã
Fazendas de seda
Feijão secco
Figurinos (impressos)
Folhinhas e folhetes
Formicida
Frascos de vidro
Frisos de madeira (ornatos)
Frisos de madeira para forro
Fructas frescas ou verdes
Fubá de arroz
Fubá de mandioca
Fubá de arroz e outros
Geladeiras ou geleiras
Gelo
Globo geographico
Goiabada
Guaraná
Impressos
Insecticidas para matar formigas
Iscas de algodão para isqueiros
Ladrilhos de barro ou cimento
Ladrilhos de louça
Ladrilho de madeira
Lança perfumes
Leite fresco
Livros
Machinas para sapateiro
Machinismos não classificados
Madeira aplainada
Madeira branca em laminas
Madeiras em peças avulsas
Madeira em toras
Madeira serrada
Maizena
Manilhas de barro ou cimento
Manteiga
Manuscriptos
Mappas
Marmelada
Marmores brutos ou serrados
Massa para filtros
Massas de pixe preparadas
Material de circo de cavallinho
Material de theatro
Melaço.
Melado
Milho secco

Minerios communs
Mosaicos de madeira
Mudas de plantas
Musicas
Oleados
Oleo combustivel refinado
Oleo de boi
Oleo de caroço ou semente de algodão
Oleo de milho
Oleos vegetaes
Pamphletos
Panno couro
Papel crepon
Parafusos de qualquer metal
Parquetes ou parquetes sobre cimento
Pastas para limpeza de objectos de cosinha
Pausterisadores
Placas de cimento para construcções
Polvilho bruto
Pós insecticidas
Pregos de qualquer metal
Preparados em pó para limpeza de objectos de cosinha
Presunto crú ou defumado
Quadros negros de madeira
Queijos typo reino e outros
Reclames
Refrescos
Remoido de arroz ou trigo
Sabão liquido para fins industriaes
Saccos vasios
Sebo para fins industriaes
Sementes de capim
Serpentinas de papel
Sorveteiras
Tacos para soalhos
Tecidos de algodão
Tecidos de lã
Tecidos de seda
Telhas de barro
Tijolos de barro para construcção
Toucinho
Triguilho
Tripas salgadas ou seccas
Vidros vasios
Vulcão
Xaropes para refrescos
Xarque

## PARECERES

Em 1932 a Inspectoria Commercial levou á reunião da directoria 721 pareceres, que resumiram e estudaram minuciosamente cada assumpto e que assim se podem discriminar:

| ASSUMPTOS | Janeiro | Fevereiro | Março | Abril | Maio | Junho | Julho | Agosto | Setembro | Outubro | Novembro | Dezembro | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Questões de tarifas..... | 17 | 15 | 30 | 34 | 27 | 29 | 25 | 20 | 18 | 25 | 15 | 22 | 287 |
| Questões regulamentares | 4 | 6 | 12 | 20 | 22 | 27 | 23 | 27 | 15 | 20 | 18 | 28 | 222 |
| Concessões varias..... | — | 41 | 15 | — | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 5 | 2 | 74 |
| Questões economicas.... | 5 | — | 2 | 2 | 4 | 6 | 13 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 44 |
| Varias questões..... | 13 | 3 | 9 | 5 | 7 | 4 | 22 | 4 | 5 | 5 | 11 | 6 | 94 |
| TOTAL..... | 39 | 65 | 68 | 61 | 63 | 67 | 84 | 56 | 42 | 54 | 52 | 70 | 721 |

A este quadro deve ser accrescentado o seguinte reparo: — até o mez de março qualquer pedido sobre concessões de varejos, ambulantes, etc., era estudado em pareceres especiaes, mas a partir de abril já estando em pleno vigôr as instrucções sobre essas concessões, os processos passaram a ter curso normal, figurando como pareceres sómente os casos que implicavam na modificação ou interpretação das regras geraes

## PARECERES

Em 1932 a Inspectoria Commercial levou á reunião da directoria 721 pareceres, que resumiram e estudaram minuciosamente cada assumpto e que assim se podem discriminar:

| ASSUMPTOS | Janeiro | Fevereiro | Março | Abril | Maio | Junho | Julho | Agosto | Setembro | Outubro | Novembro | Dezembro | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Questões de tarifas..... | 17 | 15 | 30 | 34 | 27 | 29 | 25 | 20 | 18 | 25 | 15 | 32 | 287 |
| Questões regulamentares | 4 | 6 | 12 | 20 | 22 | 27 | 23 | 27 | 15 | 20 | 18 | 28 | 222 |
| Concessões varias..... | — | 41 | 15 | — | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 5 | 2 | 74 |
| Questões economicas.... | 5 | — | 2 | 2 | 4 | 6 | 13 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 44 |
| Varias questões..... | 13 | 3 | 9 | 5 | 7 | 4 | 22 | 4 | 5 | 5 | 11 | 6 | 94 |
| TOTAL..... | 39 | 65 | 68 | 61 | 63 | 67 | 84 | 56 | 42 | 54 | 52 | 70 | 721 |

A este quadro deve ser accrescentado o seguinte reparo: — até o mez de março qualquer pedido sobre concessões de varejos, ambulantes, etc., era estudado em pareceres especiaes, mas a partir de abril já estando em pleno vigôr as instrucções sobre essas concessões, os processos passaram a ter curso normal, figurando como pareceres sómente os casos que implicavam na modificação ou interpretação das regras geraes

CON

Local da co

Alcindo Guanaba
Alfredo Maia....
Bello Horizonte..
Bello Horizonte..
Bangu'.....
Bocayuva.....
Burnier.....
Barreiro.....
Cascadura.....
Cascadura.....
Cascadura.....
Cascadura.....
Cascadura.....
Cascadura.....
Cruzeiro.....
Curumatahy.....
Deodoro.....
Entre Rios.....
Entre Rios.....
Engenho de Dent
Francisco Sá (Rio
João Ribeiro.....
Joaquim Felicio..
Joaquim Felicio..
Madureira.....
Mattosinhos.....
Nilopolis.....
Prefeito Bento Ri
Ricardo de Albuq
Rialto.....
Raposos.....
Santa Luzia.....
Tabôas.....
Todos os Santos..
Villa Mathilde....

NOTAS: — As c
(1)—

(2)—
(3)—
(4)—

## CONCESSÕES FEITAS DURANTE O ANNO DE 1932, DE ACCÔRDO COM O REGIMEN DE CONCORRENCIA

| Local da concessão | Natureza da concessão | Concessionarios | Termos | | Contribuição mensal | Processos | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | N. | Data | | | | | |
| Alcindo Guanabara | Botequim-restaurante | Justiniano Hyppolito do Valle | 21[illegible] | 22 10 32 | 8$000 | | 2 704 | 188 32 | |
| Alfredo Maia | Cadeira de engraxate | Albano Felippe [illegible] | [illegible] | 19 1 33 | 70$000 | A | 633 | 28 32 | |
| Bello Horizonte | Mostrador | Humberto Ferreira [illegible] | 221 | [illegible] 9 32 | 12$000 | A. | 70 | 27 32 | |
| Bello Horizonte | Balança automatica | Clemente de Faria | 70[illegible] | [illegible] 9 32 | 2$000 | C | 26 | 27 32 | |
| Bangu | Balcão | Manoel [illegible] | 206 | [illegible] 9 32 | 12$000 | V | 63 | 26 31 | |
| Boavista | Botequim-restaurante | Arthur Caetano de [illegible] | | | 110$000 | A | 134 | 27 32 | (x) |
| Barreto | Botequim-restaurante | Luiz Kuchenbecker | 250 | 22 11 32 | 101$000 | | 1 280 | 182 32 | |
| [illegible] | Ambulante. | Diosmira Gonçalves Netto | | | 20$000 | D | 59 | 27 32 | (x) |
| [illegible] | Mostrador | Cecilio Assef Jorge | 165 | 17 6 32 | 315$000 | J | 120 | 26 31 | |
| [illegible] | Mostrador | Cecilio Assef Jorge | 165 | 17 6 32 | 715$000 | J | 120 | 26 31 | |
| [illegible] | Cadeira de engraxate | Pasquale Novello | 167 | 17 6 32 | 80$000 | J | 120 | 26 31 | |
| [illegible] | Cadeira de engraxate | Pasquale Novello | 167 | 17 6 32 | 175$000 | J. | 120 | 26 31 | |
| [illegible] | Balança automatica | Paris Corrêa | 170 | 17 6 32 | 10$000 | J. | 120 | 26 31 | |
| [illegible] | Balança automatica | Paris Corrêa | 132 | [illegible] 9 32 | 20$000 | | 2 203 | 182 32 | |
| [illegible] | Estante de jornaes e revistas | Francisco Caruzo | 156 | 18 6 32 | 70$000 | R. | 251 | I.C.A | |
| [illegible] | Ambulante | Pereira Antunes | | | 10$000 | Oec. | | 283 32 | (x) |
| [illegible] | Balcão | Flavio Gomes Saldanha | 182 | 27 6 32 | 330$000 | Jó | 37 | 27-32 | |
| [illegible] Rio | Ambulante | João Hermenegildo Alves | 196 | 30 6 32 | 111$500 | | 1 132 | 182-32 | (1) |
| [illegible] Rio | Cadeira de engraxate | Manoel Cezario | | — | 15$000 | Mel. | 24 | —27-32 | |
| Engenho de Dentro | Mostrador | Miguel Simão | 216 | 15 9 32 | 215$000 | M | 370 | 26-31 | |
| Francisco Sá (Rio d'Ouro) | Ambulante | Albertino Pereira Pinto | 231 | 15 9 32 | 150$000 | | 1 150 | 182 32 | |
| [illegible] | Ambulante | Izamilda Carlotina de Assis | 217 | 15 9 32 | 10$000 | I | 11 | 27 32 | |
| [illegible] | Ambulante | Dzorio Gomes de Rezende | 248 | 28 11 32 | 10$000 | O. | 33 | 27 32 | |
| [illegible] | Ambulante. | Francisco [illegible] dos Santos. | 211 | 22 10 32 | 10$000 | Oec | | 210 32 | |
| Madureira | Estante de jornaes e revistas | Pedro Giorno | | | 60$000 | D | 158 | 26 32 | (x) |
| Madureira | Ambulante | Izamilda Augusta de Oliveira | | | 15$000 | L. | 98 | 28 32 | (x) |
| Nilopolis | Estante de jornaes e revistas | Santo Parrino | 229 | 15 9 32 | 30$000 | L. | 1 | 28 32 | |
| Professor Pedro Ribeiro | Estante de jornaes e revistas | José de Moraes. | | — | 75$000 | Jó | 83 | 27 32 | (2) |
| Rosario de Albuquerque | Estante de jornaes e revistas | Salvador Calvão | 1 | 19 1 33 | 30$000 | C. | 129 | 27 32 | |
| Reatto | Ambulante | Silvino Carlos de Oliveira. | | — | 10$000 | S | 180 | 28 32 | (x) |
| Rangel | Mostrador | Antonio Camosa Gonçalves. | 177 | 18 6 32 | 120$000 | A. | 281 | I.C.A | (3) |
| Santa Luzia | Ambulante | Elce Coutinho Dolabella | 9 | 19 1 33 | 20$000 | | 657 | 179 32 | (4) |
| Tabôas | Ambulante | Antonio José Alves | 7 | 19—1-33 | 8$000 | | 1 133 | 182 32 | |
| Teodoro dos Santos | Mostrador | Alberto Ferreira de Souza. | 240 | 22 10 32 | 100$000 | I | [illegible] | 27 32 | |
| Villa Mathilde | Mostrador | Antonio de Mello Paiva | 200 | 12 7 32 | 150$000 | Aut. | 305 | 27 31 | |

**NOTAS:** — As concessões assignaladas com o signal (x) estão dependendo apenas da assignatura dos respectivos termos.

(1)—Esta concessão foi tornada sem effeito em virtude do termo 234, de 17 9 32, que restabeleceu a concessão anteriormente dada a Orlando da Motta e Silva, pelo termo n. 100, de 26 9 30.

(2)—Tornada sem effeito, antes da lavratura do respectivo termo, em virtude da desistencia do interessado.

(3)—Cassada.

(4)—A contribuição consignada é correspondente a um trimestre.

INSPECTORIA ADMINISTRATIVA DE MATERIAES

# INSPECTORIA ADMINISTRATIVA DE MATERIAES

No decurso do exercicio realizaram-se 18 concorrencias (Pedidos de preços), 402 contractos da Commissão Central de Compras (Registrados) e 170 concorrencias (Prompto pagamento), para acquisição de materiaes.

Todos os processos de concorrencias foram submettidos ao julgamento da Commissão constituida na fórma da circular n. 17, de 1º de outubro de 1925, da Directoriia Geral de Contabilidade do Ministerio da Viação e Obras Publicas

O quadro abaixo demonstra, resumidamente, o movimento desta Inspectoria nos annos de 1930 a 1932.

| | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|
| Valor do combustivel, lubrificante, estopa, etc. | 46.544:481$472 | 45.375:048$591 | 38.960:305$621 |
| Indice | 107 | 105 | 90 |
| Valor dos demais materiaes | 30.778:870$660 | 15.518:220$776 | 31.473:753$771 |
| Indice | 129 | 65 | 132 |
| Numero total dos despachos effectuados | 16.630 | 11.560 | 13.550 |
| Indice | 375 | 273 | 320 |
| Numero total dos volumes despachados | 148.283 | 218.375 | 452.596 |
| Indice | 48 | 70 | 147 |
| Peso do combustivel, lubrificante, estopa, etc. | 588.822.687 | 480.377.823 | 409.639.038 |
| Indice | 234 | 191 | 163 |
| Peso dos demais materiaes recebidos | 101.145.806 | 71.215.255 | 9.074.470,250 |
| Indice | 17.034 | 11.994 | 1.511 |
| Numero total dos carros carregados | 15.333 | 13.123 | 11.416 |
| Indice | 251 | 215 | 187 |
| Transportes effectuados pelo auto-caminhão (Kilogrammos | 651.674 | — | — |
| Indice | 81 | — | — |

# MATERIAL RECEBIDO NESSE EXERCICIO

| MATERIAL | Unidade | Quantidade | Importancia |
|---|---|---|---|
| **COMBUSTIVEL** | | | |
| Carvão Cardiff | Kilo | 127.659.953 | 8.675:134$107 |
| " allemão | " | 223.704.969 | 17.615:954$815 |
| " nacional | " | 11.625.000 | 958:400$146 |
| " em briquettes (S) | " | 1.522.000 | 183:041$134 |
| " de forja | " | 1.572.090 | 228:138$050 |
| " vegetal | " | 5.000 | 1:150$000 |
| Coke | " | 875.890 | 120:530$463 |
| Lenha | M/3 | 108.126 | 521:595$840 |
| Gazolina | Litro | 401.587 | 436:541$316 |
| Schisto de Marahú | Kilo | 540.000 | 30:909$940 |
| Oleo combustivel | " | 41.003.942 | 6.438:070$287 |
| | | | 35.209:466$098 |
| **MATERIAL PARA ILLUMINAÇÃO** | | | |
| Carbureto | Kilo | 84.000 | 88:060$000 |
| Kerozene | Litro | 282.436 | 326:169$500 |
| Oleo para producção de gaz | Kilo | 585.466 | 171:870$806 |
| " " lampadas de signaes | " | 79.000 | 166:678$000 |
| | | | 35.962:244$404 |
| **LUBRIFICANTES** | | | |
| Oleo para carro | Litro | 800.000 | 462:424$400 |
| " " machina, typo I. | " | 35.000 | 33:037$240 |
| " " " " II. | " | 700.000 | 403:900$000 |
| " " cylindro, " I. | " | 503.000 | 502:147$000 |
| " " " " II. | " | 500.000 | 694:000$000 |
| " " superaquecedor | " | 12.000 | 38:400$000 |
| " " compressor | " | 2.000 | 2:815$000 |
| " " motor | " | 16.000 | 60:948$000 |
| " " dynamo | " | 8.700 | 7:773$400 |
| " " caixa de velocidade | " | 3.600 | 12:222$000 |
| " " transformador | " | 6.199 | 8:162$300 |
| " n. 8 | " | 6.000 | 7:680$000 |
| " typo "Galena" | " | 1.500 | 2:152$100 |
| Graxa para rolamento | Kilo | 1.836 | 9:712$440 |
| " mineral | " | 13.400 | 15:355$200 |
| " animal | " | 1.000 | 1:799$000 |
| " saponada | " | 1.492 | 2:534$907 |
| Estopa de algodão, typo I. | " | 5.000 | 10:250$000 |
| " " " " II. | " | 66.000 | 110:700$000 |
| " " lãtypo II. | " | 90.000 | 164:700$000 |
| " " algodão de côr | " | 203.000 | 260:220$000 |
| | | | 2.810:932$987 |

# MATERIAL RECEBIDO NESSE EXERCICIO

| MATERIAL | Unidade | Quantidade | Importancia |
|---|---|---|---|
| LUBRIFICANTES | | | |
| Azeite de peixe ..... | Litro | 1.500 | 3:500$000 |
| Oleo de caroço de algodão ..... | " | 85.590 | 170:488$230 |
| " " banha ..... | " | 2.000 | 13:140$000 |
| | | | 2.998:061$217 |

| MATERIAL | Unidade | Preço médio | Quantidade | Importancia |
|---|---|---|---|---|
| **AÇO E FERRO** | | | | |
| Aço em geral..... | Kilo | $888 | 1.159.148 | 1.029:333$385 |
| Ferro — varios typos..... | " | $322 | 1.790.588 | 577:550$197 |
| " em chapas ..... | Uma | 37$155 | 4.295 | 159:583$000 |
| | | | | 1.766:466$582 |
| **METAES PARA FUNDIÇÃO** | | | | |
| Anti-fricção ..... | Kilo | 4$174 | 36.060 | 146:924$800 |
| Bronze ..... | " | 2$921 | 90.000 | 262:920$000 |
| Cobre ..... | " | 2$526 | 25.300 | 63:921$900 |
| Chumbo em barras..... | " | 1$351 | 10.500 | 14:189$500 |
| Ferro guza ..... | " | $185 | 294.100 | 54:408$500 |
| | | | | 542:364$700 |
| **DORMENTES** | | | | |
| Madeira de lei, de 1m,60 ..... | Um | 5$692 | 198.750 | 1.131:368$800 |
| " " " " 1m,00 ..... | " | 3$473 | 289.839 | 1.006.830$150 |
| " branca, " 1m,60 ..... | " | 4$200 | 12.568 | 52:785$600 |
| " " " 1m,00 ..... | " | 2$600 | 18.848 | 49:004$800 |
| | | | | 2.239:989$350 |
| **MADEIRAS** | | | | |
| Postes ..... | Um | $690 | 13.677 | 9:437$130 |
| Peças ..... | Uma | 8$522 | 421 | 3:588$000 |
| Taboas ..... | " | 5$929 | 10.016 | 59:393$113 |
| Tóros ..... | M/3 | 120$867 | 8.002.638 | 967:258$349 |
| Vigas ..... | Uma | 68$397 | 655 | 44:800$500 |
| | | | | 1.084:477$092 |

# MATERIAL RECEBIDO NESSE EXERCICIO

| Material | Unidade | Preço médio | Quantidade | Importancia |
|---|---|---|---|---|
| **MATERIAL DE CONSTRUCÇÃO** | | | | |
| Cal | Litro | $066 | 400.000 | 26:400$000 |
| Cal | Kilo | $032 | 550.000 | 17:525$000 |
| Cimento | " | $218 | 3.976.837.500 | 868:033$550 |
| Manilhas | Uma | 3$550 | 300 | 1:065$000 |
| Tijolos | Um | $033 | 1.810.000 | 59:800$000 |
| Telhas planas | Uma | $250 | 110.000 | 27:500$000 |
| " para cumieira | " | $597 | 800 | 477$600 |
| | | | | 1.000:801$150 |
| **REPARAÇÃO DE CARROS E VAGÕES** | | | | |
| De 1m,60 | Um | 15;145$416 | 120 | 1.817:450$000 |
| **TRILHOS E ACCESSORIOS** | | | | |
| Diversas peças | Kilo | $842 | 598.968.250 | 504:213$589 |

# RESUMO

| | | |
|---|---|---|
| Combustivel | — | 35.962:244$404 |
| Lubrificantes | — | 2.998:061$217 |
| Aço e ferro | — | 1.766:466$582 |
| Metaes para fundição | — | 542:364$700 |
| Dormentes | — | 2.239:989$350 |
| Madeiras | — | 1.084:477$092 |
| Material de construcção | — | 1.000:801$150 |
| Reparação de carros e vagões | — | 1.817:450$000 |
| Trilhos e accessorios | — | 504:213$589 |
| Outros materiaes | — | 22.517:991$308 |
| Material do 1°. Almoxarifado | 53.641:823$598 | |
| Material do 2°. Almoxarifado | 7.823:952$556 | |
| Material dos demais almoxarifados | 8.968:283$238 | |
| | 70.434:059$392 | 70.434:059$392 |

Foram propostas 46 penalidades diversas, por infracção de fornecimento, a varias firmas, no total de Rs. 120:673$170 (cento e vinte contos, seiscentos e setenta e tres mil, cento e setenta réis).

## RELAÇÃO DOS IMPRESSOS FORNECIDOS ÁS INSPECTORIAS DO TRAFEGO PARA SEREM DISTRIBUIDOS PELAS ESTAÇÕES

*Continuação*

| | Modelo | Quantidade fornecida |
|---|---|---|
| Relação das mercadorias que faltam | IT 14 | 33.000 |
| Relação das mercadorias que sobram | IT 15 | 33.000 |
| Rotulo para volumes encontrados na estação sem terem sido despachados, ou que sobrarem dos vagões ou esquecidos nos carros | IT 16 | 22.000 |
| Relação dos objectos esquecidos pelos passageiros nas estações e nos carros, remettidos para a estação Maritima | IT 17 | 17.000 |
| Auto de venda de mercadoria de facil deterioração | IT 19 | 18.000 |
| Rotulo para volumes armazenados (tarja côr de rosa) | IT 20 | 42.000 |
| Pedidos para expedições de mercadorias e encommendas | IT 21 | 10.000 |
| Edital para venda de mercadorias | IT 23 | 16.000 |
| Estatistica mensal de braçagem | IT 24 | 11.000 |
| Mappa mensal de telegrammas | IT 25 | 6.500 |
| Relação dos trens formados | IT 26 | 25.000 |
| Relação de avarias do material rodante | IT 27 | 69.000 |
| Nota mensal dos carros e vagões existentes nas estações | IT 28 | 18.000 |
| Relação dos boletins TT-13 e TT-14 recebidos nas estações | IT 29 | 35.000 |
| Relação dos carros e vagões entregues para reparação ou outro fim. | IT 30 | 11.000 |
| Relação dos carros e vagões recebidos reparados | IT 31 | 10.000 |
| Relação dos despachos a domicilio entregues ás agencias | IT 32 | 8.500 |
| Nota do movimento de trens na estação de D. Pedro II | IT 33 | 2.000 |
| Lista de prazo | IT 35 | 30.000 |
| Utilização da capacidade de tracção das locomotivas | IT 36 | 11.000 |
| Rotulo para volumes incursos no art. 91 do Regulamento Geral de Transportes | IT 37 | 19.000 |
| Rotulo para livros | IT 38 | 28.700 |
| Relação dos guarda-freios apontados para os serviços dos trens | IT 39 | 8.000 |
| Mappa mensal para apuração do custeio dos trens | IT 40 | 2.000 |
| Relação de leitos vendidos | IT 42 | 6.500 |
| Relação de leitos vendidos | IT 43 | 6.500 |
| Relação de leitos vendidos | IT 44 | 9.000 |
| Relação de leitos vendidos | IT 45 | 5.000 |
| Auto de arbitramento | IT 47 | 5.000 |
| Auto de avarias ou verificação | IT 48 | 5.700 |
| Boletim dos atrasos dos trens de suburbios e de pequeno percurso | IT 49 | 4.000 |
| Mappa do movimento dos trens | IT 50 | 9.000 |
| Relação dos leitos occupados | IT 51 | 25.000 |
| Relação de todos os despachos em trens de viajantes effectuados por estações da Companhia Leopoldina e destinados ás outras da mesma Companhia, em transito pelo ramal de Porto Novo | IT 52 | 1.000 |
| Nota das avarias encontradas pelos ajudantes nos trens de suburbios e de pequeno percurso | IT 53 | 1.000 |
| Escalas de serviço do pessoal titulado dos trens | IT 54 | 900 |
| Escala de serviço do pessoal jornaleiro dos trens | IT 55 | 5.300 |
| Relação dos leitos occupados nos trens, fornecidos pelos guarda dormitorios | IT 56 | 1.000 |
| Boletim de circulação dos trens de passageiros | IT 57 | 15.000 |
| Relação dos trens passageiros que chegaram atrazados no desttino. | IT 68 | 2.000 |
| Relação dos trens de carga que chegaram adeantados ou atrazados no destino | IT 69 | 2.700 |

*Continúa*

## RELAÇÃO DOS IMPRESSOS FORNECIDOS ÁS INSPECTORIAS DO TRAFEGO PARA SEREM DISTRIBUIDOS PELAS ESTAÇÕES

*Continuação*

| | Modelo | Quantidade fornecida |
|---|---|---|
| Relação dos trens licenciados pelo Selectivo | IT 70 | 1.700 |
| Memorandum sobre demora de carros e vagões nas estações | IT 71 | 14.800 |
| Pode sahir o vehiculo | IT 72 | 10.000 |
| Estatistica de Norte | IT 73 | 10.000 |
| Estatistica do Armazem regulador | IT 74 | 2.000 |
| Papel para officio das estações, communicações de qualquer natureza e annexos de processos | MP 1 | 829.000 |
| Memorandum em branco, com pauta | MP 3 | 6.100 |
| Memorandum em branco, sem pauta | MP 4 | 104.600 |
| Enveloppes de formato pequeno para expediente | MP 5 | 34.000 |
| Enveloppes de formato medio para expediente | MP 6 | 152.000 |
| Enveloppes de formato grande para expediente | MP 7 | 11.500 |

## OFFICINA TYPOGRAPHICA

A producção global da Officina Typographica em 1932 foi de Rs. 481:918$244, sendo 471:773$243 de producção liquida e Rs. 10:145$001 correspondentes ao serviço de numeração e carimbação de talões, blocos, impressos avulsos, etc., até o dia 22 de abril, data em que esse serviço retornou a cargo da Turma de Fornecimentos.

Confrontando a producção liquida da Officina, de 1931, com a de 1932, temos neste ultimo anno, apezar da diminuição de pessoal, um augmento de 21:377$543, assim verificado:

Tendo a producção global em 1931 attingido a importancia de 531:345$700, da qual deve ser destacada a de 80:950$000 relativa ao serviço de numeração e carimbação nella incluido, fica a dita producção reduzida a 450:395$700. Entretanto, se levassemos em conta ainda o processo adoptado, naquella época, para o calculo de custeio, teriamos a deduzir dessa parcella mais 20% que eram incluidos como lucro industrial e, a differença, então, seria para mais de cem contos de réis.

Os pedidos de materiaes encommendados á Officina, para os serviços da Estrada, além de 8, de 1930, com 98, de 1931, que passaram para o seguinte, foram recebidos durante o anno de 1932 em numero de 755, reunindo um total de 861 pedidos, para serem executados

Desses 861 pedidos, foram satisfeitos 667, passando para o corrente anno 194.

Os trabalhos confeccionados durante o anno, cujo quadro demonstrativo vae a seguir, correspondem á importancia total de 471:773$243, sendo 223:024$303 de despesa Pessoal e 248:748$940 de Material, e são, em resumo, o seguinte: IMPRESSOS EM GERAL (fichas, memoranda, passes, rotulos, etiquetas, facturas, cartões, cartazes, etc.), 3.816.480; LIVROS (de diversos tamanhos) 17.796; TALÕES E BLOCOS, 72.237; ENVELOPPES, 3.900; FOLHETOS E BROCHURAS, 26.350; ENCADERNAÇÕES, 3.791; PAPEL ALMAÇO (fls) 262.000; PAPEL PARA MACHINA, 559.700; PAPEIS DIVERSOS, 36.060.

PRODUCÇÃO DA OFFICINA TYPOGRAPHICA REMETTIDA AO TERCEIRO ALMOXARIFADO DURANTE O EXERCICIO DE 1932, PARA:

**Direcção Geral**

| Especie | Quantidade | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|---|
| Impressos em geral | 13.660 | 659$417 | 477$423 | 1:136$840 |
| Livros | 124 | 5:615$537 | 1:505$264 | 7:120$801 |
| Talões e blocos | 391 | 375$193 | 275$744 | 650$937 |
| Enveloppes | 1.600 | 224$000 | 75$196 | 299$196 |
| Folhetos e brochuras | 1.500 | 374$750 | 73$485 | 448$235 |
| Encadernação e reencadernações | 72 | 529$000 | 298$082 | 827$082 |
| Papel almaço (fls) | 400 | 7$300 | 11$100 | 18$400 |
| Papel p. machina (1/2 fls) | 40.000 | 12$500 | 351$176 | 363$676 |
| Papeis diversos | 460 | 7$000 | 22$731 | 29$731 |
| | | 7:804$697 | 3:090$201 | 10:894$898 |

*1ª. Divisão*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Papel (diversos) | 35.600 | 54$184 | 1:749$617 | 1:803$801 |
| Impressos em geral | 910.272 | 11:142$147 | 13:316$371 | 24:458$518 |
| Livros | 4.878 | 9:991$542 | 4:954$170 | 14:945$712 |
| Talões e blocos | 9.115 | 15:405$458 | 22:261$740 | 37:667$198 |
| Enveloppes | 2.300 | 179$533 | 102$952 | 282$485 |
| Folhetos e brochuras | 9.800 | 10:573$650 | 6:478$658 | 17:052$308 |
| Encadernações e reencadernações | 3.702 | 5:093$534 | 1:812$790 | 6:906$324 |
| Papel almaço (fls) | 34.800 | 442$100 | 929$500 | 1:371$600 |
| Papel para machina (fls) | 5.600 | 32$400 | 121$601 | 154$001 |
| Papel p. machina (1/2 fls) | 133.900 | 94$300 | 1:510$929 | 1:605$229 |
| | | 53:008$848 | 53:238$328 | 106:247$176 |

*2ª. Divisão*

| Especie | Quantidade | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|---|
| Impressos em geral | 2.270.900 | 25:181$390 | 35:358$108 | 60:539$498 |
| Livros | 8.800 | 30:873$729 | 38:520$890 | 69:394$619 |
| Talões e blocos | 44.275 | 43:453$522 | 39:822$005 | 83:275$527 |
| Folhetos e brochuras | 4.000 | 1:266$658 | 284$254 | 1:550$914 |
| Encadernações | 7 | 105$000 | 10$508 | 115$508 |
| Cartolina | 2.000 | 8$000 | 101$200 | 109$200 |
| Papel almaço (fls) | 176.000 | 1:471$542 | 5:745$354 | 7:216$896 |
| Papel p. machina (1/2 fls) | 200.000 | 69$000 | 2:211$000 | 2:280$000 |
| | | 102:428$841 | 122:053$321 | 224:482$162 |

*3ª. Divisão*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Impressos em geral | 208.448 | 1:764$776 | 1:672$439 | 3:437$215 |
| Livros | 3.055 | 12:802$598 | 10:657$976 | 23:460$574 |
| Talões e blocos | 4.054 | 5:412$167 | 5:578$479 | 10:990$646 |
| Folhetos e brochuras | 10.950 | 8:723$561 | 3:054$846 | 11:778$407 |
| Encadernações | 8 | 170$000 | 31$693 | 201$693 |
| Papel almaço (fls) | 28.400 | 492$667 | 1:404$756 | 1:897$423 |
| Papel p. machina (1/2 fls) | 40.200 | 132$950 | 750$455 | 883$405 |
| | | 29:498$719 | 23:150$644 | 52:649$363 |

*4ª. Divisão*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Impressos em geral | 413.200 | 6:648$715 | 13:353$454 | 20:002$169 |
| Livros | 939 | 5:341$494 | 4:508$929 | 9:850$423 |
| Talões e blocos | 8.102 | 8:931$886 | 10:404$369 | 19:336$255 |
| Folhetos | 100 | 157$400 | 7$500 | 164$900 |
| Encardenações | 2 | 61$000 | 10$801 | 71$801 |
| Papel almaço (fls) | 2.400 | 29$625 | 91$089 | 120$714 |
| Papel p. machina (1/2 fls) | 140.000 | 77$000 | 1:522$440 | 1:599$440 |
| | | 21:247$120 | 29:898$582 | 51:145$702 |

**Para stock:**

*3º. Almoxarifado*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Talões e blocos | 6.300 | 9:036$078 | 17:317$864 | 26:353$942 |

**Serviço de numeração e carimbação:**

*De Janeiro a Abril de 1932*

| | | | |
|---|---|---|---|
| Talões | 4.634 | | |
| Blocos e impressos | 3.733 | | |
| Cadernetas de coupons c/m | 200 | | |
| Folhas impressas avulsas | 700 | por | 10:145$001 |

## RESUMO

| Especie | Quantidade | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|---|
| Impressos em geral | 3.816.480 | 45:396$445 | 64:177$795 | 109:574$240 |
| Livros | 17.796 | 64:624$900 | 60:147$229 | 124:772$129 |
| Talões e blocos | 72.237 | 82:614$304 | 95:660$201 | 178:274$505 |
| Enveloppes | 3.900 | 403$533 | 178$148 | 581$681 |
| Folhetos e brochuras | 26.350 | 21:096$019 | 9:898$745 | 30:994$764 |
| Encadernações e reencadernações | 3.791 | 5:958$534 | 2:163$874 | 8:122$408 |
| Cartolina | 2.000 | 8$000 | 101$200 | 109$200 |
| Papel Almaço (fls) | 262.000 | 2:443$234 | 8:181$799 | 10:625$033 |
| Papel p. machina (1/2 fls) | 554.100 | 385$750 | 6:346$000 | 6:731$750 |
| Papel p. machina (fls) | 5.600 | 32$400 | 121$601 | 154$001 |
| Papel (diversos modelos) | 36.060 | 61$184 | 1:772$348 | 1:833$532 |
| | | 223:024$303 | 248:748$940 | 471:773$243 |

**Total geral:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Direcção Geral | 7:804$697 | 3:090$201 | 10:894$898 |
| 1ª. Divisão | 53:008$848 | 53:238$328 | 106:247$176 |
| 2ª. Divisão | 102:428$841 | 122:053$321 | 224:482$162 |
| 3ª. Divisão | 29:498$719 | 23:150$644 | 52:649$363 |
| 4ª. Divisão | 21:247$120 | 29:898$582 | 51:145$702 |
| Stock | 9:036$078 | 17:317$864 | 26:353$942 |
| ..... | 223:024$303 | 248:748$940 | 471:773$243 |
| Serviço de Numeração e Carimbação | | | 10:145$001 |
| ..... | | | 481:918$244 |

## OFFICINA DE IMPRESSÃO DE BILHETES

A Officina de Impressão de Bilhetes, que era subordinada á antiga Contadoria, tendo sido incorporada á Officina Typographica, em virtude da ultima reforma da Estrada, constituindo a Secção Industrial, começou a funccionar neste estabelecimento em fins de novembro de 1931, sendo que a sua mudança effectuou-se de 19 a 23 daquelle mez.

A sua producção no correr do exercicio p. passado foi de 58.080.457 bilhetes, estimada em 256:958$155, superior á do anno anterior em 32.332.137 bilhetes e 85:312$381.

Foram adquiridas 2 machinas de imprimir bilhetes "G. Goebel", que principiaram a funccionar em dezembro p. passado.

### PRODUCÇÃO DA OFFICINA DE IMPRESSÃO DE BILHETES DURANTE O ANNO DE 1932

| Especie | Quantidade | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|---|
| Suburbios | 29.847.752 | 27:475$168 | 100:554$072 | 128:029$240 |
| Pequeno percurso | 25.256.420 | 23:900$097 | 86:070$372 | 109:970$469 |
| Interior | 2.409.285 | 8:118$833 | 8:128$660 | 16:247$493 |
| Ingressos | 567.000 | 756$950 | 1:954$003 | 2:710$953 |
| | 58.080.457 | 60:251$048 | 196:707$107 | 256:958$155 |

COMPARAÇÃO:

| Especie | Quantidade | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|---|
| Producção em 1932 ..... | 58.080.457 | 60:251$048 | 196:707$107 | 256:958$155 |
| Producção em 1931 ..... | 25.748.320 | 85:443$740 | 86:202$034 | 171:645$774 |
| DIFFERENÇA ..... | 32.332.137 | | | 85:312$381 |

RESUMO DA PRODUCÇÃO DA SECÇÃO INDUSTRIAL EM 1932

| | |
|---|---|
| Officina Typographica ..... | 481:918$244 |
| Impressão de Bilhetes ..... | 256:958$155 |
| TOTAL ..... | 738:876$399 |

# INSPECTORIA TECHNICA DE MATERIAES

Durante o anno de 1932 a Inspectoria Technica de Materiaes executou com regularidade os trabalhos que lhe estão affectos e examinou quasi todo o material para o consumo da Estrada.

Além do serviço da Estrada foram feitas analyses para outras Repartições Federaes, Estadoaes e para particulares.

O quadro abaixo demonstra o desenvolvimento da Inspectoria Technica de Materiaes no periodo de 1920 a 1932.

| | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1926 | 1927 | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Analyses effectuadas . . | 329 | 544 | 744 | 723 | 710 | 738 | 968 | 2155 | 1276 | 1056 | 1070 | 1152 | 2060 |
| *Indice* . . . . . | *100* | *165* | *226* | *219* | *215* | *224* | *294* | *655* | *387* | *320* | *325* | *350* | *626* |

RELAÇÃO DAS ANALYSES EFFECTUADAS

| | |
|---|---|
| Abat-jour . . . . . | 2 |
| Acetona . . . . . | 1 |
| Acido . . . . . | 3 |
| Acido azotico . . . . . | 4 |
| Acido phenico . . . . . | 1 |
| Acido muriatico . . . . . | 4 |
| Acido oxalico . . . . . | 1 |
| Acido sulphurico . . . . . | 10 |
| Aços diversos . . . . . | 34 |
| Aczol . . . . . | 1 |
| Accumuladores "Nadir" . . . . . | 2 |
| Agua oxygenada . . . . . | 1 |
| Agua-raz . . . . . | 6 |
| Alavanca propulsora . . . . . | 1 |
| Alcool de 40° . . . . . | 4 |
| Alcool motor . . . . . | 1 |
| Algodão . . . . . | 1 |
| Algodão em rama . . . . . | 2 |
| Algodão hydrophilo . . . . . | 1 |
| Algodão trançado . . . . . | 1 |
| Algodãosinho . . . . . | 4 |
| Alimentador de cobre . . . . . | 1 |
| Almotolia . . . . . | 2 |
| Aluminio . . . . . | 2 |
| Alvaiade de zinco . . . . . | 8 |
| Amarello da Colonia . . . . . | 3 |
| Amarello de chromo . . . . . | 5 |
| Amiantho em corda. . . . . | 2 |
| Amonea . . . . . | 3 |
| Aniagem . . . . . | 3 |
| Anilina . . . . . | 8 |
| Anodo de nickel laminado. . . . | 1 |
| Antimonio em barra . . . . . | 1 |
| Arame de aço . . . . . | 1 |
| Arame bronzeado . . . . . | 1 |
| Arame de cobre . . . . . | 1 |
| Arame de ferro galvanizado. . . | 2 |
| | 129 |

| | |
|---|---|
| | 129 |
| Argilla . . . . . | 2 |
| Argilla refractaria . . . . . | 2 |
| Aro de aço para locomotiva . . | 3 |
| Arruellas de borracha . . . . . | 7 |
| Arruellas de borracha para mangueira de freio . . . . . | 5 |
| Arsenico do commercio . . . . . | 1 |
| Atanado do Rio Grande. . . . . | 1 |
| Azeite de peixe . . . . . | 1 |
| Azul ultramar . . . . . | 3 |
| Azulejo branco . . . . . | 4 |
| Azulejo para rodapé . . . . . | 1 |
| Balde de chapa . . . . . | 1 |
| Balde de ferro galvanizado . . | 1 |
| Balde de zinco . . . . . | 1 |
| Bandeira brasileira . . . . . | 2 |
| Bandeira para fiel de trem. . . | 4 |
| Batente de borracha . . . . . | 2 |
| Barbante . . . . . | 10 |
| Barril de madeira . . . . . | 1 |
| Bedames ocos c/broca para furo quadrado . . . . . | 1 |
| Bilhetes para passagens . . . . . | 30 |
| Bisnaga de tinta preta p/carimbo de metal . . . . . | 1 |
| Bloco de barro . . . . . | 1 |
| Bloco de argilla . . . . . | 1 |
| Bomba pneumatica . . . . . | 1 |
| Braçadeira . . . . . | 3 |
| Breu . . . . . | 2 |
| Brim pardo . . . . . | 1 |
| Brocas . . . . . | 7 |
| Brochas . . . . . | 25 |
| Bronze . . . . . | 4 |
| Bucha Wabco . . . . . | 3 |
| | 261 |

| | |
|---|---|
| | 261 |
| Cabeceado de seda p/encadernação | 3 |
| Cabo de aço | 7 |
| Cabo alcatroado de linho e canhamo | 1 |
| Cabo de arame de aço galvanizado | 1 |
| Cabo armado em chumbo | 4 |
| Cabo armado para subterraneo | 1 |
| Cabo armado para telephone | 1 |
| Cabo armado typo Durakabel | 3 |
| Cabo de canhamo alcatroado | 1 |
| Cabo composto | 1 |
| Cabo de 2 fios, flexiv. n. 14 BS | 1 |
| Cabo electrico | 4 |
| Cabo extra-flexivel | 1 |
| Cabo Maconite | 1 |
| Cabo metalico | 1 |
| Cabo Stone preto | 1 |
| Cabo para telegrapho | 1 |
| Cabo triphas. armado de 0m,03 de diametro | 1 |
| Cabo W. P. | 3 |
| Cadarço de algodão | 3 |
| Cadarço percinta | 1 |
| Caixa automatica | 1 |
| Caixa de ferro galvanizado | 1 |
| Caixa de folha de Flandres | 1 |
| Caixa de zinco | 1 |
| Cal virgem | 2 |
| Camurça | 2 |
| Canivete Rodgers c/duas laminas | 1 |
| Cano de aço Spragueduct | 1 |
| Cano de chumbo para agua | 3 |
| Cano de cobre | 1 |
| Cano de cobre sem solda | 3 |
| Cano de ferro galvanizado | 5 |
| Cano de ferro preto | 2 |
| Cano de latão | 1 |
| Capa para carros | 1 |
| Capacho de coco | 1 |
| Capacho de grade de arame | 1 |
| Carbonato de calcio | 1 |
| Carbonato de sodio | 7 |
| Carvão (em briquette) | 25 |
| Carvão (em moinha) | 21 |
| Carvão allemão | 94 |
| Carvão de Alfredo Maia | 3 |
| Carvão de Barra do Pirahy | 2 |
| Carvão de Cardiff | 58 |
| Carvão de coke | 4 |
| | 545 |

| | |
|---|---|
| | 545 |
| Carvão extrangeiro | 2 |
| Carvão de forja | 30 |
| Carvão graphite macio | 1 |
| Carvão de Lafayette | 2 |
| Carvão nacional | 56 |
| Carvão de pedra extrangeiro | 1 |
| Carvão vegetal | 1 |
| Cavadeira de ferro c/ 2 metros | 1 |
| Cêra de abelhas | 1 |
| Cêra para soalho | 4 |
| Cêra virgem | 1 |
| Chaminé para lampeão belga | 1 |
| Chapa de ferro galvanizado | 2 |
| Chapa lisa de aço | 1 |
| Chave com corrente para cano | 2 |
| Chave de fenda com catraca | 1 |
| Chave triphasica e interruptor | 1 |
| Chumbo | 6 |
| Cianureto de potassio | 1 |
| Cimento | 4 |
| Clorato de potassio | 1 |
| Cloridrato de ammonio em pó | 1 |
| Cobertores | 3 |
| Cobre | 8 |
| Coke para fundição | 1 |
| Cola | 6 |
| Colchão | 3 |
| Collecção de aço | 1 |
| Collecção de typos alphabeticos de aço | 1 |
| Conduite flexivel de cobre | 1 |
| Conduite rijo, sem costura | 4 |
| Contrapinos | 4 |
| Copiador | 1 |
| Cordas | 8 |
| Cordão | 5 |
| Cordoalha de aço | 1 |
| Correias diversas | 62 |
| Cortiça em laminas | 1 |
| Courinho côr verde | 1 |
| Couro-sola | 1 |
| Desinfectante, typo creolina | 5 |
| Diaphragma de borracha | 1 |
| Dinamyte | 1 |
| Doublé shacles | 1 |
| Ebonite em bastões | 1 |
| Eixo padrão, typo A | 1 |
| Encerado | 1 |
| Enxada | 2 |
| Enxada calçada de aço typo I | 3 |
| Enxofre em pedra | 1 |
| Enxofre em pó | 2 |
| Enxós da Ribeira | 2 |
| Escorias de carvão | 1 |
| | 800 |

| | |
|---|---|
| | 800 |
| Escova de carvão | 1 |
| Escova de pêllo | 1 |
| Escova polidora | 1 |
| Esfregões de cabello | 1 |
| Esmaltes | 3 |
| Espoletas | 8 |
| Estaes | 3 |
| Estanho | 4 |
| Estopa | 2 |
| Estopa de algodão, branca | 16 |
| Estopa de algodão de côr | 13 |
| Estopa de lã, typo II | 5 |
| Estopim em cordão | 1 |
| Estopim em fita | 3 |
| Exaustores typo Tromba | 1 |
| Explosivo de 1ª classe | 3 |
| Facão de aço | 1 |
| Farinha de trigo | 1 |
| Feltro animal | 1 |
| Feltro verde | 1 |
| Ferro guza, typo II | 1 |
| Ferro maleavel, typo I | 2 |
| Ferro manganez | 2 |
| Ferro zincado | 1 |
| Fibra em bastão, de 2" | 1 |
| Fibra cinzeta | 1 |
| Fibra em folha | 1 |
| Fibra vermelha | 1 |
| Filele | 10 |
| Fio de algodão | 1 |
| Fio Barbour | 2 |
| Fio branco destorcido | 1 |
| Fio de cobre nú | 7 |
| Fio de cobre de 0m,003 | 1 |
| Fio 10-BS | 2 |
| Fio electrico | 7 |
| Fio electrico de cobre nú | 3 |
| Fio Dropp Wire | 2 |
| Fio electrico para telephone | 4 |
| Fio de ferro para marcação de linha | 1 |
| Fio de ferro galvanizado | 1 |
| Fio de ferro c/ duplo galvanismo | 1 |
| Fio flexivel | 2 |
| Fio flexivel duplo | 1 |
| Fio de linho | 1 |
| Fio de linho em novelos | 1 |
| Fio magnetico | 18 |
| Fio magnetico c/ isolamento de esmalte e algodão | 1 |
| Fio de nickelina | 4 |
| Fio pintadinho para selectivo | 1 |
| | 952 |

| | |
|---|---|
| | 952 |
| Fio á prova de fogo | 3 |
| Fio de platina | 2 |
| Fio R. C. | 15 |
| Fio RC-2 | 4 |
| Fio RC-3 | 15 |
| Fio W. P. | 15 |
| Fita para machina de escrever | 5 |
| Fita para machina de sommar | 1 |
| Fita telegraphica | 3 |
| Flanella de algodão | 1 |
| Fogos | 1 |
| Foice de aço | 1 |
| Folha de Flandres | 1 |
| Folhas de serra para metaes | 2 |
| Fragmento de porca | 1 |
| Fronha de linho | 1 |
| Fusiveis | 1 |
| Fusiveis triphasicos | 1 |
| Ganchos pitão de latão | 1 |
| Gaz-Oil | 1 |
| Gaze hydrophila | 1 |
| Gazolina | 14 |
| Gesso cré | 3 |
| Giz | 3 |
| Globo para plaphonier de automotrizes | 1 |
| Globos de vidro | 6 |
| Gomma arabica | 3 |
| Gomma arabica em grãos | 4 |
| Gomma arabica liquida | 8 |
| Gomma arabica em vidros de 200 gr. | 1 |
| Gomma lacca | 2 |
| Grampos de ferro galvanizado | 1 |
| Grampos para trilhos, typo C | 3 |
| Graxa | 2 |
| Graxa mineral | 4 |
| Graxa puramente animal | 1 |
| Graxa saponada, typo II, A | 1 |
| Graxa Texaco 922 — Grease | 1 |
| Graxa Voco Grease | 1 |
| Gregas ceramicas | 2 |
| Grupos armados de 4 molas helicoidaes | 2 |
| Guza | 2 |
| Isoladores | 15 |
| Iodo metalico | 1 |
| Jaune chromo belga | 1 |
| Joelho de ferro preto | 1 |
| Juntas (cylindro, caixa de valvulas, borracha, latão, etc) | 12 |
| Kaolim | 1 |
| Lacre | 12 |
| | 1.136 |

| | |
|---|---|
| | 1.136 |
| Ladrilhos ceramicos, lisos . . . | 1 |
| Lampada electrica para pharol de locomotiva ..... | 1 |
| Lampadas . ..... | 2 |
| Lampeão belga L. B. ..... | 1 |
| Lanterna de latão, typo VII .. | 1 |
| Lapis . ..... | 2 |
| Latão (chapa, estaes e vergalhões). . ..... | 9 |
| Latas para oleo ..... | 2 |
| Lençol de linho ..... | 3 |
| Limas . ..... | 5 |
| Limatão . ..... | 2 |
| Limpa metaes ..... | 4 |
| Linha crúa ..... | 1 |
| Livro de 25 fls. de ouro p/ encadernação ..... | 1 |
| Linoleum liso . ..... | 1 |
| Lixas . ..... | 11 |
| Lizarda de panno couro ..... | 1 |
| Lonas brancas . ..... | 8 |
| Machado . ..... | 1 |
| Machos . ..... | 1 |
| Machos de aço para ferramentas . ..... | 1 |
| Madeira . ..... | 1 |
| Malacacheta branca . ..... | 1 |
| Mandibula de aço ..... | 4 |
| Mangote de borracha . ..... | 1 |
| Mangueiras (borracha, linho, lona, etc..... | 46 |
| Manilhas . ..... | 9 |
| Manometro . ..... | 1 |
| Manzolito . ..... | 1 |
| Machina de numerar ..... | 1 |
| Martello . ..... | 3 |
| Massa de juncção para vedar.. | 1 |
| Massa para reavivar . ..... | 1 |
| Matta-borrão . ..... | 4 |
| Meios de sola . ..... | 1 |
| Metal anti-fricção . ..... | 6 |
| Metal para linotypia . ..... | 1 |
| Metal Primer e Ducco . .... | 2 |
| Metal typo SBB . ..... | 1 |
| Mercurio purificado ..... | 1 |
| Micanite dura . ..... | 2 |
| Micas limpas de 0m,10x0m,15. | 1 |
| Minerio moido ..... | 1 |
| Molla de aço ..... | 2 |
| Molla de encosto n. 9..... | 1 |
| Molla elyptica para truck .... | 1 |
| Mufa de ferro . ..... | 1 |
| Negro de fumo ..... | 2 |
| | 1.292 |

| | |
|---|---|
| | 1.292 |
| Nitrato de prata ..... | 1 |
| Naphtalina em bollas ..... | 1 |
| Ocre amarello . ..... | 2 |
| Ocre roxo-rei . ..... | 1 |
| Oleado de linho amarello ..... | 1 |
| Oleo Bamboil de oiticica .... | 1 |
| Oleo de banha ..... | 1 |
| Oleo para caixa de velocidade. | 1 |
| Oleo de caroço de algodão.... | 9 |
| Oleo para carro ..... | 4 |
| Oleo combustivel . ..... | 25 |
| Oleo para cylindro . ..... | 10 |
| Oleo Diesel . ..... | 3 |
| Oleo para dynamo . ..... | 2 |
| Oleo fino para machina de escrever . ..... | 1 |
| Oleo Galena n. 2 ..... | 2 |
| Oleo para gaz ..... | 29 |
| Oleo Imperial . ..... | 1 |
| Oleo para lampadas de signaes | 2 |
| Oleo de linhaça, crú ..... | 8 |
| Oleo de linhaça fervido ..... | 8 |
| Oleos enviados da Locomoção | 4 |
| Oleo lubrificante para compressor . ..... | 4 |
| Oleo para machina, typo II.. | 6 |
| Oleo Mobiloil C ..... | 1 |
| Oleo para motor . ..... | 3 |
| Oleo n. 8 da Anglo Mexican. | 1 |
| Oleo para relogio e machina de escrever . ..... | 1 |
| Oleo superaquecedor . ..... | 1 |
| Oleo Swastika, typo 609..... | 1 |
| Oleo Texaco 999 . ..... | 1 |
| Oleo para transformador .... | 4 |
| Oleo para transformadores e chaves ..... | 1 |
| Pá . ..... | 11 |
| Palhinha em chicote . ..... | 3 |
| Palhinha em tecido ..... | 3 |
| Panno para capa de poltronas. | 2 |
| Panno para cobrir livros .... | 4 |
| Panno couro . ..... | 4 |
| Panno de linho ..... | 1 |
| Panno listado . ..... | 1 |
| Panno para machina de pautar | 2 |
| Papel absorvente para mymeographo . ..... | 1 |
| Papelão n. 8 . ..... | 2 |
| Papel assetinado formato BB. | 7 |
| Papel carbono . ..... | 9 |
| Papel ferro prussiato ..... | 1 |
| Papel hygienico . ..... | 1 |
| | 1.485 |

| | |
|---|---|
| | 1.485 |
| Papel mata-borrão | 2 |
| Papel Ozalid | 1 |
| Papel Stencil | 1 |
| Papel vegetal | 2 |
| Parafina | 2 |
| Parafuso | 3 |
| Parafuso de ferro c/ porca | 7 |
| Parafuso partido | 1 |
| Parafuso de tracção | 1 |
| Parallelepipedo | 1 |
| Pastas | 1 |
| Peças de ferro | 1 |
| Pedra para desbastar | 2 |
| Pedra de esmeril | 3 |
| Pedra pomes | 1 |
| Pedra turca para afiar | 1 |
| Pelle chagrin | 8 |
| Petardo para aviso | 1 |
| Phosphato de sodio | 1 |
| Phosphato de zinco | 1 |
| Picareta para escavar | 1 |
| Pinça de aço | 1 |
| Pinça de espigão | 1 |
| Pinceis | 19 |
| Pino de ferro galvanizado | 1 |
| Placas de carvão | 3 |
| Plombagina | 3 |
| Polidor de metaes | 2 |
| Polvilho de sacco | 1 |
| Polvora de mina | 1 |
| Pontas de Paris sem cabeça | 1 |
| Pó preto leve | 1 |
| Pó de sapato | 5 |
| Pó purificador para acectyleno | 1 |
| Porca de juncção | 1 |
| Potassa para fins technicos | 1 |
| Prata allemã | 1 |
| Pregos de ferro | 1 |
| Pregos de linha | 1 |
| Pregos para marcação de dormentes | 1 |
| Prussiato amarello | 1 |
| Prussiato de potassio | 2 |
| Kerozene | 2 |
| Rebites | 2 |
| Rebites de cobre com arruella | 1 |
| Rebolo de esmeril | 2 |
| Rebolo de pedra | 1 |
| Receptaculo de louça | 1 |
| Reducção de ferro | 1 |
| Remoido de trigo | 1 |
| Removedor de tintas e vernizes | 4 |
| Rocha | 1 |
| | 1.592 |

| | |
|---|---|
| | 1.592 |
| Roda de aço fundido | 2 |
| Rolamento S. K. F. | 2 |
| Rouge em pó para galvanoplastia | 1 |
| Sabão commum | 8 |
| Sabão liquido perfumado | 11 |
| Sabão liquido sem perfume | 1 |
| Sabão em pasta | 3 |
| Sabão virgem | 1 |
| Sabonete | 9 |
| Saboneteira | 1 |
| Sacco de algodãosinho | 1 |
| Sandalo inglez | 1 |
| Saponaceo | 9 |
| Schisto | 3 |
| Seccante | 9 |
| Serra | 8 |
| Serras circulares para madeira | 2 |
| Solla | 3 |
| Soda caustica | 1 |
| Solda para aço | 3 |
| Solda para bronze | 5 |
| Solda commum | 2 |
| Solda para ferro | 6 |
| Solda para latão | 4 |
| Solda de prata allemã | 2 |
| Solda em vergas | 3 |
| Solução "Electro-Iberia" | 1 |
| Substancia para galvanoplastia | 1 |
| Sulphato de cobre | 2 |
| Sulphato de nickel | 1 |
| Sulphato de nickel e ammonio | 2 |
| Supporte (lampada e porcelana) | 2 |
| Tallas de juncção | 4 |
| Tecido para capa de colchão | 2 |
| Tecido "Gobelin" | 1 |
| Tecido de lona | 3 |
| Tela de ferro preto | 1 |
| Tela para caixa de fumaça | 1 |
| Tela para queimar carvão | 1 |
| Tela para queimar lenha | 2 |
| Telha de barro | 15 |
| Telhas de vidro | 2 |
| Terminaes | 1 |
| Terra de Siene (crúa e queimada) | 4 |
| Tijolos | 27 |
| Tintas | 91 |
| Tinteiro de crystal | 1 |
| Tintura de arnica | 1 |
| Tintura de iodo | 1 |
| Toalha de linho | 1 |
| | 1.861 |

| | |
|---|---|
| | 1.861 |
| Toalha de meio linho . ..... | 3 |
| Tomada de corrente ..... | 1 |
| Tomada para signal de cauda. | 1 |
| Torcida para lanterna . ..... | 4 |
| Torneira de ferro ..... | 1 |
| Trado Greaves ..... | 1 |
| Travesseiro . ..... | 3 |
| Trilho . ..... | 1 |
| Trincal . ..... | 2 |
| Trinchas . ..... | 8 |
| Tubo de aço . ..... | 1 |
| Tubo de borracha para acetyleno . ..... | 6 |
| Tubo de borracha para ar.... | 2 |
| Tubo de borracha para oxygenio . ..... | 2 |
| Tubos de chumbo ..... | 4 |
| Tubo de cobre ..... | 1 |
| Tubo de ferro . ..... | 6 |
| Tubo de latão . ..... | 1 |
| Tubo de vidro para apparelho Nathan . ..... | 1 |
| Vaselina anti-oxyda . ..... | 1 |
| Vassouras . ..... | 7 |
| Vassourinha e espanador . .. | 1 |
| Vella para motor de explosão | 1 |
| Verde Londres . ..... | 5 |
| Verde nativo . ..... | 3 |
| Verde Paris . ..... | 3 |
| Vermelhão da China ..... | 3 |
| Vermelhão francez . ..... | 3 |
| Vermelhão de sapateiro . ... | 4 |
| Verniz . ..... | 39 |
| Vidro branco liso . ..... | 6 |
| Vidro branco "Raye" ..... | 1 |
| Vidro branco c/ rolha esmerilhada . ..... | 1 |
| Vidro liso, de côr, para signaes | 4 |
| Vidro opalino . . ..... | 1 |
| Vidro martellado . ..... | 5 |
| Vidro para pilhas . ..... | 1 |
| Vidro redondo para locomotivas . ..... | 1 |
| Virola de metal c/ porca de 2". | 1 |
| Zarcão . ..... | 4 |
| Zarcão em barriletes . ..... | 1 |
| Zinco em folhas planas . ..... | 2 |
| Zinco laminado para pilhas... | 1 |
| | 2.009 |

PARA PARTICULARES

| | |
|---|---|
| Alvaiade de zinco "Lucafico". | 1 |
| Asphalto . ..... | 1 |
| | 2 |

| | |
|---|---|
| | 2 |
| Briquette de carvão "Cruzeiro" | 1 |
| Carvão nacional . ..... | 3 |
| Correia . ..... | 3 |
| Desincrustante "Magic" ..... | 1 |
| Graxa mineral . ..... | 2 |
| Graxa para rolamento . ..... | 1 |
| Graxa saponada, typo II-A.. | 1 |
| Grampos para trilhos ..... | 1 |
| Limatão redondo . ..... | 1 |
| Oleo de cylindro . ..... | 3 |
| Oleo 811 Combustol . ..... | 1 |
| Oleo para caixa de mudança e differencial. . ..... | 1 |
| Oleo para caixa de velocidade. | 1 |
| Oleo para lampadas de signaes | 1 |
| Oleo de linhaça, fervido ..... | 1 |
| Oleo para machina, typo I . . | 1 |
| Oleo mineral . . ..... | 2 |
| Oleo para motor. . ..... | 1 |
| Oleo p. motores "Cascade BB" | 1 |
| Oleo "Piramyde" . ..... | 1 |
| Oleo para tranformador ..... | 2 |
| Oleo "Tupan" . . ..... | 1 |
| Oleo vegetal seccativo "Bamboil" . ..... | 1 |
| Pixe . ..... | 1 |
| Papeis heliographicos . ..... | 1 |
| Removedor "King" . ..... | 1 |
| Sabão liquido "Eden" . ..... | 1 |
| Sabão liquido "Londres" ... | 1 |
| Sabão liquido "Elekeiroz" ... | 1 |
| Telhas . ..... | 1 |
| Telhas planas, typo Marselhês | 1 |
| Telhas "Puglisi" . ..... | 1 |
| Tijolos refractarios . ..... | 1 |
| Tinta oxido de ferro "Citio".. | 1 |
| Tinta preta a oleo "Citio" ... | 1 |
| Tinta de escrever . ..... | 1 |
| Tinta de copia . ..... | 1 |
| Vergalhão de latão. . ..... | 1 |
| Verniz "Lacol" . ..... | 1 |
| Verniz "King" . ..... | 1 |
| | 51 |

---

| | |
|---|---|
| Analyses para a E. F. C. B. | 2.009 |
| Analyses para particulares ... | 51 |
| TOTAL . ..... | 2.060 |

# MOVIMENTO FINANCEIRO - ORÇAMENTARIO INDUSTRIAL E PATRIMONIAL

# SUB-CONTADORIA SECCIONAL DA REPUBLICA

## INDICE


| Quadro | Assumpto | Pagina |
|---|---|---|
| | **MOVIMENTO FINANCEIRO — ORÇAMENTARIO** | |
| | *I — Movimento do anno fiscal de 1932* | |
| 1 | Balanço da receita e despesa — Resumo | 155 |
| 2 | Balanço da receita e despesa | 156 a 158 |
| | *Annexos ao balanço* | |
| | 2 A — Desdobramento da despesa de custeio — Pessoal | 160 |
| | 2 B — Desdobramento da despesa de custeio — Material | 162 |
| | C — Desdobramento da despesa de obras novas | 163 |
| | 2 D — Desdobramento da despesa de Exerc. anteriores | 164 |
| 3 | Resumo do movimento financeiro — orçamentario | 165 |
| | *Annexo :* | |
| | 3 A — Despesa de pessoal por consignação | 167 |
| | *II — Movimento do quinquennio de 1928 a 1932* | |
| 4 | Receita geral | 168 |
| 5 | Detalhe da renda industrial | 168 |
| 6 | Despesa financeiro — orçamentaria do custeio | 169 |
| 7 | Despesa financeiro — orçamentaria de custeio obras novas e exercicios anteriores | 170 |
| 8 | Verbas votadas e despesa effectiva | 171 |
| 9 | Transportes por conta do Governo Federal | 172 |
| 10 | Arrecadação de Impostos Estadoaes | 173 |
| 11 | Arrecadação de Impostos Federaes | 173 |
| | *III — Legislação* | |
| | Decreto 21.257, de 7 de Abril de 1932 | 174 |
| | Decreto 21.607, de 11 de Julho de 1932 | 174 |
| | **MOVIMENTO INDUSTRIAL** | |
| 12 | Balanço industrial | 178 |
| | *Annexos ao balanço* | |
| | I — Pessoal de 1932 a pagar | 180 |
| | II — Fornecimentos a pagar | 180 |
| | III — Repartições Publicas | 180 |
| | IV — Material C/ de Permuta | 180 |
| | V — Custeio industrial | 180 |
| | VI — Despesas de exercicios anteriores | 184 |
| | VII — Variações patrimoniaes | 185 |

| Quadro | Assumpto | Pagina |
|---|---|---|
| 13 | Custeio industrial dos serviços (1900-1932) | 190 |
| | MOVIMENTO PATRIMONIAL | |
| 14 | Resumo do balanço do activo e passivo (1931-1932) | 193 |
| 15 | Balanço do Activo e passivo | 194 |
| | *Annexos ao balanço* : | |
| | 1 A — Diversos responsaveis, C/antiga | 200 |
| | 2 A — Diversos responsaveis, C/patrimonio | 200 |
| | 3 A — Material, C/ de permuta (Devedores) | 201 |
| | 4 A — Material Emprestado a Terceiros | 201 |
| | 5 A — Contas Correntes (Devedores) | 201 |
| | 6 A — Fornecedores de Material Rodante-Ajustes | 201 |
| | 7 A — Fornecimentos a pagar | 202 |
| | 8 A — Pessoal a pagar | 202 |
| | 9 A — Material, C/ de Permuta (Credores) | 202 |
| | 10 A — Depositos de Diversas Origens | 202 |
| | 11 A — Depositos — Restos a pagar | 203 |
| | 12 A — Contas Correntes (Credores) | 203 |
| | 13 A — Consignações | 203 |
| 16 | Conta de resultado do anno fiscal | 204 |
| 17 | Resultados do exercicio de 1927 a 1932 | 206 |
| 18 | Receitas e despesas industriaes e financeiras de 1908 a 1932 | 207 |
| 19 | Resultados desde a incorporação da Estrada ao patrimonio nacional | 208 |

# RESUMO EM MEDIAS

## QUANTIDADES MAXIMAS DE DESCARGAS

| HISTORICO | | 5º. | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Officios expedidos | 155 | 75 | 1.748 |
| Memoranda | 113 | 80 | 4.140 |
| Processos registrados | | — | 19.145 |
| Total de despachos effectuados | 1.308 | 786 | 13.550 |
| Total de volumees despachados | 9.499 | 133.740 | 452.596 |
| Total de facturas exrahidas | 2.432 | 2.382 | 12.468 |
| Volumes recebidos do extrangeiro | | — | 21.579 |
| Volumes recebidos da praça | | — | 289.609 |
| Conhecimentos extrahidos | 283 | — | 760 |
| Pedidos de compra aos almoxarifados | | — | 84 |
| Idem, idem, á Imprensa Nacional | | — | 3 |
| Pedidos extrahidos á C. C. C. | | — | 462 |
| Contractos da C. C. C., registrados | | — | 402 |
| Total em kilos de volumes recebidos do | | — | 2.452.757 |
| Idem, idem, da praça | | — | 6.621.713,250 |
| Numero de carros carregados | 73 | 197 | 11.416 |
| Pedidos de preços realizados | | — | 18 |
| Pedidos de preços annullados | | — | 4 |
| Contractos publicados e registrados | | — | 1 |
| Concorrencias realizadas para compra pagamento | | — | 170 |
| Idem, idem, annulladas | | — | 9 |
| Contas processadas | | — | 2.722:853$329 |
| Peso em kilos do combustivel recebido | | — | 409.257.310 |
| Peso em kilos do oleo, lubrificante, est | | — | 381.728 |
| Peso em kilos dos demais materiaes re | | — | 9.074.470,250 |
| Valor do combustivel recebido | | — | 35.962:244$404 |
| Valor do lubrificante, oleo, estopa, rec | | — | 2.998:061$217 |
| Valor dos demais materiaes recebidos | 1$057 | 3.047:912$700 | 31.473:753$771 |

QUANTIDADES MAXIMAS DE DESCARGAS

## MOVIMENTO ESTATISTICO DA 3ª. SUB-CHEFIA

### INSPECTORIA ADMINISTRATIVA DE MATERIAES

| HISTORICO | TURMAS 1º. | TURMAS 2º | ALMOXARIFADOS 1º | ALMOXARIFADOS 2º | ALMOXARIFADOS 3º | ALMOXARIFADOS 4º | ALMOXARIFADOS 5º | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Officios expedidos | 137 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 164 | 155 | [illegible] | [illegible] |
| Memoranda ... | — | 1.461 | [illegible] | [illegible] | 604 | 113 | [illegible] | [illegible] |
| Processos registrados | — | 16.309 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Total de despachos effectuados | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 429 | 1.308 | [illegible] | [illegible] |
| Total de volumes despachados | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 19.499 | [illegible] | [illegible] |
| Total de facturas expedidas | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2.432 | [illegible] | [illegible] |
| Volumes recebidos do extrangeiro | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 251 | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | — | 462 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | — | 462 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Total em kilos de volumes recebidos do extrangeiro. | — | — | 2.321.008 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Idem idem, da praça ... | — | — | 6.210.493.250 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Numero de carros carregados | — | — | 11.060 | [illegible] | 1 | 73 | 197 | [illegible] |
| Pedidos de preços trabalhados ... | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Pedidos de preços annullados | — | 4 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Contractos publicados e registrados | — | 1 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Concorrencias realizadas para compras de prompto | [illegible] | 170 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | 504 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | — | [illegible] | 409.257.310 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | 381.738 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | — | — | 8.531.30 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | — | 35.962.244$404 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] ificante, oleo, estopa, recebidos . | — | — | 2.998.061$217 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] dos demais materiaes recebidos | — | — | 14.681.512$977 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 3.047.912$700 | [illegible] |

# RESUMO EM MEDIAS

## QUANTIDADES MAXIMAS DE DESCARGAS

| | |
|---|---|
| De vagões de um só vapor em um só dia. . . . . | 87 |
| De vagões de varios vapores em um só dia. . . . . | 130 |
| De carvão de um só vapor em um só dia. . . . . | 3.063.190 |
| De carvão de varios vapores em um só dia. . . . . | 4.726.230 |

## MEDIA GERAL DA DESCARGA

| | |
|---|---|
| Por dia . . . . . | 997.355 |

# DEMONSTRAÇÃO GERAL DO CARVÃO E DEMAIS COMBUSTIVEIS

| NUMERO | ESPECIE | FORNECEDOR | NOME DOS VAPORES | DATA DAS DESCARGAS |
|---|---|---|---|---|
| 1 | Cardiff .... | Guerét's A. Coaling Cia. Ltd ... | West-Wales..... | 28/12 a 1/1/32 |
| 2 | » .... | » » » » » ... | Ruperra ..... | 29/12 a 4/1/32 |
| 3 | » .... | » » » » » ... | Akropolis..... | 31/12 a 6/1/32 |
| 4 | » .... | » » » » » ... | East-Wales..... | 6 a 9/1/32 |
| 5 | » .... | » » » » » ... | Pikepool..... | 19 a 23/1/32 |
| 5 | » .... | » » » » » ... | Pikepool..... | — |
| 6 | » .... | » » » » » ... | Llanarth ..... | 24 a 27/1/32 |
| 7 | » .... | » » » » » ... | Liverpool..... | 26/1 a 1/2/32 |
| 8 | » .... | » » » » » ... | Treharris..... | 28/1 a 2/2/32 |
| 9 | » .... | » » » » » ... | Ashnorth..... | 11 a 16/2/32 |
| 10 | » .... | » » » » » ... | Royal-Cron ..... | 13 a 17/2/32 |
| 11 | » .... | » » » » » ... | Elsiston..... | 15 a 19/2/32 |
| 11 | Differença.. | » » » » » ... | Elsiston..... | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 12 | Cardiff .... | The Brasilian Coal Cia. Ltd. .... | Aritz-Mendi..... | 6 a 13/1/32 |
| 13 | » .... | » » » » » .... | Filleigh..... | 12 a 16/1/32 |
| 14 | » .... | » » » » » .... | Altuna-Mendi..... | 16 a 25/1/32 |
| 15 | » .... | » » » » » .... | Quenmoor..... | 25 a 30/1/32 |
| 15 | » .... | » » » » » .... | Quenmoor..... | — |
| 16 | » .... | » » » » .... | Willpool..... | 2 a 6/2/32 |
| 17 | » .... | » » » » » .... | Someron..... | 2 a 8/2/32 |
| 18 | » .... | » » » » » .... | Trekieve..... | 12 a 19/2/32 |
| 19 | » .... | » » » » .... | Georgios—G..... | 24 a 29/2/32 |
| 20 | » .... | » » » » » .... | E.Dorado..... | 19 a 24/2/32 |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 21 | Allemão ... | R. Petersen Cia. Ltd. ..... | Maria-Stathatos..... | 11 a 16/5/32 |
| 22 | » .... | » » » » ..... | Ariaga-Mendi,..... | 17 a 20/5/32 |
| 23 | » .... | » » » » ..... | Georgios—M—Livanos.... | 23 á 25/5/32 |
| 24 | » .... | » » » » ..... | Harmonic..... | 29/5 a 2/6/32 |
| 25 | » .... | » » » » ..... | Cape-Carnwal..... | 2 a 6/6/32 |
| 26 | » .... | » » » » ..... | Georgios—G..... | 1 a 6/6/32 |
| 27 | » .... | » » » » ..... | Arne-Mendi..... | 7 a 11/6/32 |
| 28 | » .... | » » » » ..... | Harperley..... | 8 a 11/6/32 |
| 29 | » .... | » » » » ..... | Agire.Mendi..... | 14 a 17/6/32 |
| 30 | » .... | » » » » ..... | Mariston ..... | 19 a 22/6/32 |
| 31 | » .... | » » » » ..... | Marslan..... | 26 a 30/6/32 |
| 32 | » .... | » » » » ..... | Harpalian..... | 28 a 30/6/32 |
| 32 | » .... | » » » » ..... | Harpalian..... | 1 e 2/7/32 |
| 33 | » .... | » » » » ..... | Roseville..... | 26/7 a 1/8/32 |
| 34 | » .... | » » » » ..... | Mina—E—Tricoglu..... | 9 a 13/8/32 |
| 35 | » .... | » » » » ..... | Ioannis-Vetis..... | 13 a 18/8/32 |
| 36 | » .... | » » » » ..... | Rio-Blanco..... | 18 a 22/8/32 |
| 37 | » .... | » » » » ..... | Harlesden..... | 24 a 27/8/32 |
| 38 | » .... | » » » » ..... | Evogoras..... | 31/8 a 5/9/32 |
| | | A transportar..... | — | — |

# DESCARREGADOS NO CAES DO PORTO, DURANTE O ANNO DE 1932

| Quantidade | | Quantidade em kilos | | | Preço por tonelada | | Importancia | Poder calorifico | Percentagem da quebra |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| De dia de desconto | De vagões utilisados | Da lista de conteudo | Da quebra | Verificada | Quando por 1.000 kilos | Quando por 1.016 kilos | | | |
| 3 | 68 | 2.355.190 | 21.700 | 2.333.490 | — | 69$510 | 159:646$545 | 8.159 | 0,90 |
| 5 | 187 | 6.713.870 | 6.990 | 6.706.880 | — | 69$510 | 458:853$572 | 8.229 | 0,14 |
| 5 | 189 | 6.490.824 | 5.154 | 6.485.670 | — | 69$510 | 443:719$411 | 8.095 | 0,08 |
| 4 | 196 | 6.649.468 | 3.008 | 6.646.460 | — | 69$510 | 454:719$916 | 8.084 | 0,05 |
| 5 | 140 | 4.751.723 | 9.653 | 3.227.500 | — | 69$510 | 220:830$556 | 8.037 | 0,02 |
| — | — | — | — | 1.514.570 | — | 68$836 | 102:615$099 | — | — |
| 4 | 198 | 6.821.612 | 6.552 | 6.815.060 | — | 68$836 | 461:733$730 | 8.092 | 0,10 |
| 7 | 181 | 6.750.816 | 2.316 | 6.748.500 | — | 68$836 | 457:224$159 | 8.111 | 0,03 |
| 6 | 200 | 6.426.574 | 2.744 | 6.423.830 | — | 68$836 | 435:227$128 | 8.231 | 0,04 |
| 6 | 182 | 6.484.937 | 7.417 | 6.477.520 | — | 68$836 | 438:864$731 | 8.108 | 0,11 |
| 5 | 158 | 6.083.859 | 3.679 | 6.080.180 | — | 68$839 | 411:944$164 | 8.130 | 0,06 |
| 6 | 156 | 5.874.110 | 42.920 | 5.831.190 | — | 68$836 | 395:074$502 | 8.091 | 0,73 |
| — | — | — | — | — | — | — | 26:169$649 | — | — |
| 56 | 1.855 | 65.402.983 | 112.133 | 65.290.850 | — | — | 4.466:623$262 | 89.367 | 2,44 |
| 8 | 177 | 6.231.128 | 10.518 | 6.220.610 | — | 69$510 | 425:585$237 | 8.003 | 0,16 |
| 5 | 199 | 7.559.720 | 85.160 | 7.474.560 | — | 69$510 | 511:374$671 | 8.168 | 1,12 |
| 10 | 230 | 7.543.480 | 39.459 | 7.504.030 | — | 69$510 | 513:390$872 | 8.055 | 0,52 |
| 6 | 210 | 7.436.905 | 2.205 | 4.200.800 | — | 69$510 | 287:419$220 | 8.017 | 0,03 |
| — | — | — | — | 3.233.900 | — | 68$836 | 219:103$091 | — | — |
| 5 | 187 | 6.978.125 | 5.375 | 6.972.750 | — | 68$836 | 472:417$538 | 8.005 | 0,08 |
| 6 | 181 | 6.908.090 | 49.930 | 6.858.160 | — | 68$836 | 464:653$840 | 7.892 | 0,72 |
| 8 | 179 | 6.559.945 | 116.675 | 6.443.270 | — | 68$836 | 436:544$226 | 7.918 | 1,77 |
| 6 | 167 | 5.950.945 | 39.625 | 5.911.320 | — | 68$836 | 400:503$566 | 8.051 | 0,66 |
| 6 | 199 | 7.088.632 | 40.592 | 7.048.040 | — | 68$836 | 477:5180584 | 7.818 | 0,57 |
| 60 | 1.739 | 62.256.970 | 389.530 | 61.867.440 | — | — | 4.208:510$845 | 71.927 | 5,63 |
| 5 | 190 | 6.557.625 | 8.435 | 6.549.190 | — | 109$596 | 706:461$641 | 7.975 | 0,13 |
| 4 | 204 | 7.105.131 | 6.741 | 7.098.390 | — | 109$596 | 765:703$888 | 8.248 | 0,09 |
| 3 | 159 | 5.784.188 | 10.048 | 5.774.140 | — | 109$596 | 622:856$936 | 8.282 | 0,17 |
| 5 | 191 | 6.597.500 | 38.350 | 6.559.150 | — | 109$596 | 707:536$026 | 8.131 | 0,58 |
| 4 | 193 | 6.644.329 | 9.709 | 6.634.620 | — | 109$596 | 715:676$981 | 8.179 | 0,14 |
| 6 | 174 | 6.090.851 | 4.681 | 6.086.170 | — | 109$596 | 656:515$637 | 8.174 | 0,07 |
| 5 | 187 | 6.343.807 | 9.047 | 6.334.760 | — | 109$596 | 683:331$060 | 8.118 | 0,14 |
| 4 | 212 | 6.699.810 | 8.880 | 6.690.930 | — | 109$596 | 721:751$145 | 8.073 | 0,13 |
| 4 | 213 | 7.105.085 | 6.645 | 7.098.440 | — | 109$596 | 765:709$282 | 8.140 | 0,09 |
| 4 | 183 | 6.066.965 | 18.445 | 6.048.520 | — | 109$596 | 652:454$328 | 8.214 | 0,30 |
| 5 | 196 | 7.462.399 | 11.499 | 7.450.900 | — | 109$596 | 803:7298169 | 8.147 | 0,17 |
| 3 | 121 | 3.883.924 | 9.134 | 3.874.790 | — | 109$596 | 417:981$407 | 8.191 | 0,23 |
| 2 | 83 | 2.513.076 | 5.876 | 2.507.200 | — | 64$867 | 160:073$368 | — | — |
| 6 | 226 | 8.526.359 | 14.549 | 8.511.810 | — | 64$867 | 543:440$531 | 8.165 | 0,16 |
| 5 | 206 | 7.378.067 | 39.337 | 7.338.730 | — | 64$867 | 468:544$684 | 7.893 | 0,53 |
| 6 | 190 | 6.800.312 | 24.192 | 6.776.120 | — | 64$867 | 432:624$582 | 8.295 | 0,35 |
| 5 | 175 | 6.295.019 | 6.249 | 6.288.770 | — | 64$867 | 401:509$492 | 8.061 | 0,09 |
| 4 | 221 | 7.837.043 | 2.813 | 7.834.230 | — | 64$867 | 500:180$116 | 7.985 | 0,03 |
| 6 | 191 | 7.104.703 | 1.663 | 7.103.040 | — | 64$867 | 453:496$945 | 8.196 | 0,02 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

(Continuação).

| NUMERO | ESPECIE | FORNECEDOR | NOME DOS VAPORES | DATA DAS DESCARGAS |
|---|---|---|---|---|
| | | Transporte..... | — | — |
| 39 | » .... | R. Petersen Cia. Ltid. ..... | Mount-Olympos..... | 11 a 15/9/32 |
| 40 | » .... | » » » » ..... | Harpathian,..... | 17 a 21/9/32 |
| 41 | » .... | » » » » ..... | Rokos..... | 22 a 27/9/32 |
| 42 | » .... | » » » » ..... | Rio-Azul..... ... | 27 a 30/9/32 |
| 43 | » .... | » » » » ..... | Marietta..... | 1 a 7/11/32 |
| 44 | Allemão .... | » » » » ..... | Harmanthe..... | 2 a 7/11/32 |
| 45 | » .... | » » » » ..... | Amalfi..... | 11 a 16/11/32 |
| 46 | » .... | » » » » ..... | Stefanos-Costomenis..... | 22 a 28/11/32 |
| 47 | » .... | » » » » ..... | Ioannis-Vatis..... | 24 a 29/11/32 |
| 48 | » .... | » » » » ..... | Rio-Blanco,..... | 30/11 a 3/12/32 |
| 49 | » .... | » » » » ..... | Mount-Pentelikon ..... | 2 a 6/12/32 |
| 50 | » .... | » » » » ..... | Mina—E—Tricoglu..... | 3 a 9/12/32 |
| 51 | » .... | » » » » ..... | Zvir..... | 13 a 16/12/32 |
| 52 | » .... | » » » » ..... | Mount-Parnassus..... | 15 a 19/12/32 |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 53 | Allemão ... | Ministerio da Marinha ..... | Chatas..... | 28 a 31/12/32 |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 54 | Briquette .. | Krause & Keppich ..... | Harpalian..... | 28/6 a 2/7/32 |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 55 | Nacional .. | Companhia Minas do R. Carvão. | Itaipava..... | 4/3/32 |
| 56 | » .... | » » » » » . | Itapacy..... | 14/3/32 |
| 57 | » .... | » » » » » . | Itanema..... | 1/4/32 |
| 58 | » .... | » » » » » . | Itapacy..... | 11/4/32 |
| 59 | » .... | » » » » » . | Itaipava..... | 12/4/32 |
| 60 | » .... | » » » » » . | Itanema..... | 15/4/32 |
| 61 | » .... | » » » » » . | Itapacy..... | 21/5/32 |
| 62 | » .... | » » » » » . | Itaituba..... | 5/5/32 |
| 63 | » .... | » » » » » . | Itanema..... | 1/6/32 |
| 64 | » .... | » » » » » . | Itapacy..... | 11/6/32 |
| 65 | » .... | » » » » » . | Itanema..... | 24/6/32 |
| 66 | » .... | » » » » » . | Itanema..... | 15/7/32 |
| 67 | » .... | » » » » » . | Itanema..... | 16/8/32 |
| 68 | » .... | » » » » » . | Itaipava..... | 30/7/32 |
| 69 | » .... | » » » » » . | Itaituba..... | 22/8/32 |
| 70 | » .... | » » » » » . | Itaipava..... | 22/8/32 |
| 71 | » .... | » » » » » . | Itanema..... | 1/9/32 |
| 72 | » .... | » » » » ..... | Itaipava..... | 20/9/32 |
| | | A transportar..... | — | — |

| Quantidade | | Quantidade em kilos | | | Preço por tonelada | | Importancia | Poder calorifico | Percentagem da quebra |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| De dia de desconto | De vagões utilsados | Da lista de conteudo | Da quebra | Verificada | Quando por 1.000 kilos | Quando por 1.016 kilos | | | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 5 | 192 | 7.267.634 | 10.194 | 7.257.440 | — | 64$867 | 463:354$686 | 8.060 | 0,13 |
| 5 | 188 | 6.851.704 | 13.744 | 6.837.960 | — | 64$867 | 436:572$787 | 8.154 | 0,20 |
| 6 | 181 | 7.105.000 | 24.900 | 7.080.100 | — | 64$867 | 452:032$329 | 8.251 | 0,35 |
| 4 | 181 | 6.447.933 | 4.353 | 8.443.580 | — | 64$867 | 411:393$409 | 8.217 | 0,64 |
| 7 | 176 | 6.155.360 | 2.000 | 7.153.360 | — | 64$867 | 392:864$176 | 8.057 | 0,09 |
| 6 | 223 | 7.832.347 | 3.527 | 7.828.820 | — | 64$867 | 499:834$712 | 8.097 | 0,04 |
| 5 | 176 | 2.399.926 | 2.976 | 6.396.950 | — | 64$867 | 408:416$295 | 7.986 | 0,04 |
| 7 | 207 | 6.836.237 | 5.057 | 6.831.180 | — | 64$867 | 436:139$914 | 8.239 | 0,07 |
| 6 | 262 | 6.749.519 | 2.539 | 6.746.980 | — | 64$867 | 430:764$125 | 7.976 | 0,03 |
| 4 | 179 | 6.281.629 | 2.609 | 6.279.020 | — | 64$867 | 400:886$998 | 8.101 | 0,04 |
| 5 | 186 | 6.520.980 | 2.810 | 6.518.170 | — | 64$897 | 416:155$643 | 8.000 | 0,04 |
| 7 | 199 | 7.155.283 | 3 023 | 7.152.260 | — | 64$867 | 456:639$418 | 8.065 | 0,04 |
| 4 | 193 | 7.206.754 | 3.634 | 7.203.120 | — | 64$867 | 459:886$599 | 8.102 | 0,05 |
| 5 | 140 | 4.973.470 | 2.950 | 4.970.520 | — | 64$867 | 317:345$197 | 8.138 | 0,05 |
| 162 | 6.198 | 216.579.969 | 320.609 | 216.259.360 | — | — | 17.161:863$506 | 259.915 | 5,23 |
| 4 | 163 | 7.125.000 | 12.650 | 7.112.350 | — | 64$867 | 454:091$346 | 8.082 | 0,17 |
| 4 | 163 | 7.125.000 | 12.650 | 7.112.350 | — | — | 454:081$346 | 8.082 | 0,17 |
| 5 | 59 | 1.522.000 | 90 | 1.521.910 | — | 122$159 | 183:041$134 | 8.053 | 0,13 |
| 5 | 59 | 1.522.000 | 90 | 1.521.910 | — | — | 183:041$134 | 8.053 | 0,13 |
| 1 | 15 | 600.000 | 13.020 | 586.980 | 82$597 | — | 48:482$963 | 6.029 | 2,17 |
| 1 | 8 | 285.000 | 9.320 | 275.680 | 82$697 | — | 22:793$085 | 6.035 | 3,27 |
| 1 | 11 | 460.000 | 4.620 | 455.380 | 85$076 | — | 38:742$364 | 6.210 | 1,00 |
| 1 | 18 | 720.000 | 14.330 | 705.670 | 83$213 | — | 58:721$482 | 6.074 | 1,99 |
| 1 | 5 | 185.000 | 2.950 | 182.050 | 85$624 | — | 15:588$031 | 6.250 | 1,59 |
| 1 | 23 | 875.000 | 22.210 | 852.790 | 83$008 | — | 70:788$648 | 6.059 | 2,56 |
| 1 | 8 | 340.000 | 4.690 | 335.310 | 84$282 | — | 28:260$732 | 6.152 | 1,37 |
| 1 | 9 | 345.000 | 8.450 | 336.550 | 84$734 | — | 28:517$305 | 6.185 | 1,89 |
| 1 | 15 | 610.000 | 12.960 | 597.040 | 85$008 | — | 50:753$474 | 6.205 | 2,12 |
| 1 | 6 | 208.000 | 3.570 | 204.430 | 86$529 | — | 17:689$164 | 6.316 | 1,72 |
| 1 | 15 | 570.000 | 12.240 | 557.760 | 82$638 | — | 46:092$393 | 6.032 | 2,14 |
| 1 | 6 | 180.000 | 5.400 | 174.600 | 85$761 | — | 14:074$045 | 6.260 | 3,00 |
| 1 | 6 | 265.000 | 5.430 | 259.570 | 79$775 | — | 20:707$222 | 5.823 | 2,04 |
| 1 | 3 | 105.000 | 2.950 | 102.050 | 81$199 | — | 8:286$449 | 5.927 | 2,80 |
| 1 | 7 | 265.000 | 2.550 | 262.450 | 83$323 | — | 21:868$226 | 6.082 | 0,96 |
| 1 | 6 | 245.000 | 1.950 | 243.050 | 84$871 | — | 20:628$018 | 6.195 | 0,79 |
| 1 | 20 | 750.000 | 9.000 | 741.000 | 83$940 | — | 62:199$465 | 6.127 | 1,02 |
| 1 | 7 | 270.000 | 5.590 | 267.410 | 81$817 | — | 21:878$523 | 5.972 | 0,95 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

(Continuação).

| NUMERO | ESPECIE | FORNECEDOR | NOMES DOS VAPORES | DATA DAS DESCARGAS |
|---|---|---|---|---|
| | | Transporte ..... | — | — |
| 73 | Nacional... | Comp. Minas do Rio Carvão..... | Itanema..... | 4/10/32 |
| 74 | » .. | » » » » » » ..... | Itanema..... | 25/10/32 |
| 75 | » .. | » » » » » » ..... | Itaipava..... | 17/11/32 |
| 76 | » .. | » » » » » » ..... | Itaipava..... | 28/11/32 |
| 77 | » .. | » » » » » » ..... | Itaipava..... | 22/12/32 |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 78 | Nacional... | Comp. Nac. M. de C. B. Branco... | Itapacy..... | 14/3/32 |
| 79 | » ... | » » » » » » » ... | Itanema..... | 28/3/32 |
| 80 | » ... | » » » » » » » ... | Itaituba..... | 22/11/32 |
| 81 | » ... | » » » » » » » ... | Itanema..... | 27/12/32 |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 82 | — | Raul Nin Ferreira..... | Schisto de Marahu..... | 30/12/32 |
| | | TATAL..... | — | — |
| 83 | Oleo Comb. | Anglo Mexican P. Cia. Ltd..... | — | — |
| 84 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 85 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 86 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 87 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 88 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 89 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 90 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 91 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 92 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 93 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 94 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 95 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 96 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 97 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 98 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 99 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 100 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 101 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| 101 | » » | » » » » » ..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| | | A transportar..... | — | — |

| Quantidade | | Quantidade em kilos | | | Preço por tonelada | | Importancia | Poder calorifico | Percentagem da quebra |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| De dia de desconto | De vagões utilisados | Da lista de conteudo | Da quebra | Verificada | Quando por 1.000 kilos | Quando por 1.016 kilos | | | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 1 | 8 | 296.000 | 2.900 | 293.100 | 82$761 | — | 24:257$454 | 6.041 | 0,97 |
| 1 | 12 | 475.000 | 3.270 | 471.730 | 83$980 | — | 39:616$357 | 6.130 | 0,68 |
| 1 | 19 | 780.000 | 6.940 | 773.060 | 86$693 | — | 67:019$354 | 6.328 | 0,88 |
| 1 | 19 | 665.000 | 4.000 | 661.000 | 83$679 | — | 55:312$215 | 6.108 | 0,60 |
| 1 | 10 | 388.000 | 2.190 | 385.810 | 80$336 | — | 30:994$740 | 5.864 | 0,56 |
| 23 | 256 | 9.882.000 | 157.530 | 9.724.470 | — | — | 814:171$799 | 140.404 | 36,07 |
| 1 | 3 | 88.000 | 2.590 | 85.410 | 88$912 | — | 7:594$059 | 6.490 | 2,94 |
| 2 | 10 | 400.000 | 7.630 | 392.370 | 75$583 | — | 29:656$462 | 5.517 | 1,90 |
| 1 | 9 | 375.000 | 2.310 | 372.690 | 86$885 | — | 32:381$319 | 6.342 | 0,61 |
| 1 | 23 | 880.000 | 5.020 | 874.980 | 85$255 | — | 74:596$507 | 6.223 | 0,57 |
| 5 | 45 | 1.743.000 | 17.550 | 1.725.450 | — | — | 144:228$347 | 24.572 | 6,02 |
| 1 | 25 | 540.000 | 7.070 | 532.930 | — | — | 30:909$940 | — | 1,30 |
| 1 | 25 | 540.000 | 7.070 | 532.930 | — | — | 30:909$940 | — | 1,30 |
| — | — | — | — | 1.694.195 | 121$752 | — | 206:271$630 | — | — |
| — | — | — | — | 1.665.642 | 121$752 | — | 202:795$245 | — | — |
| — | — | — | — | 5.000.000 | 155$000 | — | 775:000$000 | — | — |
| — | — | — | — | 5.081.235 | 160$948 | — | 817:814$611 | — | — |
| — | — | — | — | 1.673.402 | 160$948 | — | 269:330$705 | — | — |
| — | — | — | — | 1.810.303 | 160$948 | — | 291:364$647 | — | — |
| — | — | — | — | 1.822.846 | 160$948 | — | 293:383$418 | — | — |
| — | — | — | — | 1.770.636 | 160$948 | — | 284:980$323 | — | — |
| — | — | — | — | 1.676.853 | 160$948 | — | 269;886$137 | — | — |
| — | — | — | — | 1.663.200 | 160$948 | — | 267:688$714 | — | — |
| — | — | — | — | 1.657.527 | 160$948 | — | 266:775$656 | — | — |
| — | — | — | — | 1.775.846 | 160$948 | — | 285:818$862 | — | — |
| — | — | — | — | 1.613.459 | 160$948 | — | 259:682$999 | — | — |
| — | — | — | — | 1.617.578 | 160$948 | — | 260:345$944 | — | — |
| — | — | — | — | 1.669.901 | 160$948 | — | 268:767$226 | — | — |
| — | — | — | — | 1.859.102 | 160$948 | — | 299:218$749 | — | — |
| — | — | — | — | 1.684.537 | 160$948 | — | 271:122$861 | — | — |
| — | — | — | — | 1.705.953 | 160$948 | — | 274:569$723 | — | — |
| — | — | — | — | 2.280.008 | 160$948 | — | 366:962$727 | — | — |
| — | — | — | — | 1.281.719 | 160$948 | — | 206:290$110 | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

(Continuação).

| NUMERO | ESPECIE | FORNECEDOR | NOME DOS VAPORES | DATA DAS DESCARGAS |
|---|---|---|---|---|
| | | Transporte..... | — | — |
| 102 | Lenha..... | Gustavo Simão Tamm..... | — | — |
| 103 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 104 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 105 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 106 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 107 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 108 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 109 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 110 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 111 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 112 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 113 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 114 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 115 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 116 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 117 | Lenha..... | Dolabella Portella & Cia. LTD... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 118 | Lenha..... | Benjamin Pompeu Pinto Acioly... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 119 | Coke..... | Belmiro Rodrigues & Cia..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 120 | Coke..... | Francisco Leal & Cia..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 121 | Coke..... | Krause & Keppich..... | Santa-Fé..... | 23/4/32 |
| | | TOTAL..... | — | — |
| | | A transportar..... | — | — |

| Quantidade | | Quantidade em kilos | | | Preço por tonelada | | Importancia | Poder calorifico | Percentagem da quebra |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| De dia de desconto | De vagões utilisados | Da lista de conteudo | Da quebra | Verificada | Quando por 1.000 kilos | Quando por 1.016 kilos | | | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | m3 4.704 | 4$750 | — | 22:344$000 | — | — |
| — | — | — | — | m3 11.643 | 4$750 | — | 55:304$250 | — | — |
| — | — | — | — | m3 4.431 | 4$750 | — | 21:047$250 | — | — |
| — | — | — | — | m3 5.587 | 4$750 | — | 26:538$250 | — | — |
| — | — | — | — | m3 7.102 | 4$750 | — | 33:734$500 | — | — |
| — | — | — | — | m3 2.479 | 4$750 | — | 11:775$250 | — | — |
| — | — | — | — | m3 2.294 | 4$750 | — | 10:896$500 | — | — |
| — | — | — | — | m3 6.962 | 4$750 | — | 33:069$500 | — | — |
| — | — | — | — | m3 14.004 | 4$750 | — | 66:519$000 | — | — |
| — | — | — | — | m3 4.519 | 4$750 | — | 21:465$250 | — | — |
| — | — | — | — | m3 7.042 | 4$750 | — | 33:449$500 | — | — |
| — | — | — | — | m3 6.252 | 4$750 | — | 29:697$000 | — | — |
| — | — | — | — | m3 7.691 | 4$750 | — | 36:532$250 | — | — |
| — | — | — | — | m3 8.195 | 4$750 | — | 38:926$250 | — | — |
| — | — | — | — | m3 11.055 | 4$750 | — | 52:511$250 | — | — |
| — | — | — | — | m3 103.960 | — | — | 493:810$000 | — | — |
| — | — | — | — | m3 3.916 | 7$400 | — | 26:040$840 | — | — |
| — | — | — | — | m3 3.916 | — | — | 26:040$840 | — | — |
| — | — | — | — | m3 250 | — | — | 1:745$000 | — | — |
| — | — | — | — | m3 250 | — | — | 1:745$000 | — | — |
| — | — | — | — | 50.0000 | 196$000 | — | 9:800$000 | — | — |
| — | — | — | — | 50.000 | — | — | 9:800$000 | — | — |
| — | — | — | — | 2.000 | 268$000 | — | 536$000 | — | — |
| — | — | — | — | 2.000 | — | — | 536$000 | — | — |
| 1 | 20 | — | — | 796.500 | 133$749 | — | 106:531$078 | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

(Continuação).

| NUMERO | ESPECIE | FORNECEDOR | NOME DOS VAPORES | DATA DAS DESCARGAS |
|---|---|---|---|---|
| | | Transporte..... | — | — |
| 122 | Coke..... | Bonificação..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 123 | Forja..... | Belmiro Rodrigues & Cia..... | — | — |
| 124 | » ..... | » » » » ..... | — | — |
| 125 | Forja..... | Belmiro Rodrigues & Cia..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 126 | Forja..... | S/A. Pacheco Moreira ..... | — | — |
| 127 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 128 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 129 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 130 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| 131 | » ..... | » » » ..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 132 | Forja..... | Bonificação..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 133 | Car. vegetal | C. F. Bornhorst ..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 134 | Gazolina... | 8ª Inspectoria da Locomoção .... | — | — |
| 135 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 136 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 137 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 138 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 139 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 140 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 141 | » ... | » » » » .... | — | — |
| | | A transportar..... | — | — |

| Quantidade | | Quantidade em kilos | | | Preço por tonelaea | | Importancia | Poder calorifico | Percentagem da quebra |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| De dia de desconto | De vagões utilisados | Da lista de conteudo | De quebra | Verificada | Quando por 1.000 kilos | Quando por 1.016 kilos | | | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | 27.390 | 133$749 | — | 3:663$385 | — | — |
| — | — | — | — | 27.390 | — | — | 3:663$386 | — | — |
| — | — | — | — | 251.190 | 145$500 | — | 36:548$145 | — | — |
| — | — | — | — | 98.810 | 145$500 | — | 14:376$855 | — | — |
| — | — | — | — | 20.000 | 145$500 | — | 2:910$000 | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | 139.100 | 145$000 | — | 20:169$500 | — | — |
| — | — | — | — | 298.400 | 145$000 | — | 43:268$000 | — | — |
| — | — | — | — | 29.450 | 145$000 | — | 4:270$250 | — | — |
| — | — | — | — | 90.650 | 145$000 | — | 13:144$250 | — | — |
| — | — | — | — | 238.060 | 145$000 | — | 34:518$700 | — | — |
| — | — | — | — | 404.340 | 145$000 | — | 58:629$300 | — | — |
| — | — | — | — | 1.200.000 | — | — | 174:000$000 | — | — |
| — | — | — | — | 2.090 | 145.000 | — | 303$050 | — | — |
| — | — | — | — | 2.090 | — | — | 303$050 | — | — |
| — | — | — | — | 5.000 | 230$000 | — | 1:150$000 | — | — |
| — | — | — | — | 5.000 | — | — | 1:150$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 315 | $500 | — | 157$500 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 55 | $500 | — | 27$500 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 355 | $500 | — | 177$500 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 435 | $500 | — | 217$500 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 170 | $500 | — | 85$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 365 | 1$000 | — | 365$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 100 | 1$000 | — | 100$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 390 | 1$000 | — | 390$000 | — | — |
| 1 | | — | — | — | — | — | — | — | — |

(Fim.)

| NUMERO | ESPECIE | FORNECEDOR | NOME DOS VAPORES | DATA DAS DESCARGAS |
|---|---|---|---|---|
| | | Transporte..... | — | — |
| 142 | Gazolina... | 8ª Inspectoria da Locomoção.... | — | — |
| 143 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 144 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 145 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 146 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 147 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 148 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 149 | » ... | » » » » .... | — | — |
| 150 | » ... | » » » » .... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 151 | Gazolina... | 3º Armazem da 4ª Divisão..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 152 | Gazolina... | The Texas ..... | — | — |
| 153 | » ... | » » ..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 154 | Gazolina... | Moreira Viegas & Cia Ltd..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |
| 155 | Gazolina... | Atlantic R. Cia. of Brasil..... | — | — |
| 156 | » ... | » » » » » ..... | — | — |
| 157 | » ... | » » » » » ..... | — | — |
| 158 | » ... | » » » » » ..... | — | — |
| 159 | » ... | » » » » » ..... | — | — |
| 160 | » ... | » » » » » ..... | — | — |
| 161 | » ... | » » » » » ..... | — | — |
| 162 | » ... | » » » » » ..... | — | — |
| 163 | » ... | » » » » » ..... | — | — |
| | | TOTAL..... | — | — |

| Quantidade | | Quantidade em kilos | | | Preço por tonelada | | Importancia | Poder calorifico | Percentagem da quebra |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| De dia de desconto | De vagões utilisados | Da lista de conteudo | Da quebra | Verificada | Quando por 1.000 kilos | Quando por 1.016 kilos | | | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 486 | 1$000 | — | 486$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 480 | 1$000 | — | 480$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 545 | 1$000 | — | 545$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 570 | 1$000 | — | 570$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 480 | 1$000 | — | 480$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 325 | 1$000 | — | 325$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 445 | 1$000 | — | 445$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 255 | $500 | — | 127$500 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 200 | $500 | — | 100$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 5.971 | — | — | 5:078$500 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 36 | $496 | — | 17$856 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 36 | — | — | 17$856 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 8.000 | $780 | — | 6:240$000 | — | — |
| — | — | — | — | 14.800 | $780 | — | 11:544$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 22.800 | — | — | 17:784$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 780 | 1$473 | — | 1:060$560 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 780 | — | — | 1:060$560 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 72.000 | 1$460 | — | 105:100$400 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 30.000 | 1$025 | — | 30:750$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 30.000 | 1$025 | — | 30:750$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 30.000 | 1$025 | — | 30:750$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 30.000 | 1$025 | — | 30:750$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 30.000 | 1$025 | — | 30:750$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 40.000 | 1$025 | — | 41:000$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 40.000 | 1$025 | — | 41:000$000 | — | — |
| — | — | — | — | (ls) 70.000 | 1$025 | — | 71:750$000 | — | — |
| — | — | — | — | 372.000 | — | — | 412:600$400 | — | — |

| | MPORTANCIA | MÉDIAS | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Preço por tonelada | Percent. da quebra | Poder calorifico | Carregamento por vagões |
| Carvão cardiff de | .466:623$262 | 69$385 | 0,22 | 8.124 | 35.197 |
| Carvão Cardiff de | .208:510$845 | 69$113 | 0,62 | 7.914 | 35.576 |
| Carvão allemão de | .161:863$506 | 80$627 | 0,15 | 7.876 | 34.891 |
| Carvão allemão do | 454:091$346 | 64$867 | 0,17 | 8.082 | 43.634 |
| Carvão em briquet | 183:041$134 | 122$195 | 0,13 | 8.053 | 25.795 |
| Carvão nacional da | 814:171$799 | 83$718 | 1,56 | 6.104 | 37.986 |
| Carvão nacional da | 144:228$347 | 83$588 | 1,50 | 6.143 | 38.343 |
| Schisto de Marahu | 30:909$940 | 58$000 | 1,30 | — | 21.317 |
| TOTAL CA | .463:440$179 | | | | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Talão de diarias do pessoal dos trens | TT | 1 | 2.920 |
| Talão de licença franca para trens (tarja verde) | TT | 4 | 1.530 |
| Talão de circulação de trens com o signal defeituoso cor branca | TT | 7 | 500 |
| Talão para recepção de telegrammas | TT | 8 | 25.555 |
| Talão de remessa de expediente pelas bolsas | TT | 9 | 2.075 |
| Talão para entrega de carros e vagões á Companhia do Caes do Porto, pela Estação Maritima | TT | 11 | 25 |

*Continúa*

# RESUMO GERAL

| ESPECIE | QUANTIDADES: Da importação | QUANTIDADES: Da [illegible] | QUANTIDADES: Da [illegible] utilisados | QUANTIDADE EM KILOS: Da conteúdo | QUANTIDADE EM KILOS: Da quebra | QUANTIDADE EM KILOS: Verificada | IMPORTANCIA | MÉDIAS: [illegible] por tonelada | MÉDIAS: Percent. da quebra | MÉDIAS: Poder calorifico | MÉDIAS: Carregamento por vagões |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] cardiff de Guerét's Agl. Coaline Cia. Ltd | 11 | 56 | 1.855 | 65.402.983 | 112.133 | 65.290.850 | 4.166.623$262 | 69$385 | [illegible] | 8.124 | 35.197 |
| [illegible] Cardiff de The Brasilian Coal & Cia. Ltd | [illegible] | [illegible] | 1.739 | 62.256.970 | 389.530 | 61.867.440 | 4.208.510$845 | 69$113 | [illegible] | 7.914 | 35.576 |
| [illegible] R. Peters [illegible] Ltd | 33 | 162 | 6.198 | 216.[illegible]969 | 320.609 | 216.259.360 | 17.[illegible] | 80$627 | 0,15 | 7.876 | 34.891 |
| [illegible] allen [illegible] do Ministerio da Ma[illegible] | 1 | 1 | 163 | 7.[illegible]5.000 | 12.650 | [illegible]350 | [illegible] | 64$867 | 0,17 | 8.082 | 43.634 |
| [illegible] em briquette Krause & Keppich | 1 | 1 | 59 | 1.522.000 | [illegible] | 1.[illegible]910 | [illegible] | 122$195 | 0,13 | 8.053 | 25.795 |
| [illegible] nacional da Comp. Minas de R[illegible] | 23 | 23 | 256 | 9.882.000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 83$718 | 1,50 | 6.104 | 37.986 |
| [illegible] nacional da [illegible] Nac. M[illegible] Branco | 1 | [illegible] | [illegible] | 1.743.000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 83$588 | 1,50 | 6.143 | 38.343 |
| Schisto de Maraliu de Raul Nin Ferreira | 1 | [illegible] | 25 | 840.000 | [illegible] | [illegible] | 30.909$940 | 58$000 | 1,30 | — | 21.317 |
| TOTAL CARVÃO PARA TRACÇÃO | 83 | [illegible] | [illegible] | 365.051.922 | [illegible] | [illegible] | 27.[illegible]3.440$179 | | | | |
| Oleo Combustivel de Anglo M. Petroleum Co. Ltd | | | | | | [illegible]942 | 6.438.070$287 | 157$011 | [illegible] | — | — |
| Lenha de Gustavo Simam Faum | — | | | | | [illegible]960 | 493.810$000 | 4$750 | [illegible] | — | — |
| Lenha de Dolabella Portella & Cia. Ltd | | | | | | 3.916 | 26.040$840 | 7$400 | [illegible] | — | — |
| Lenha de Benjamin Pompeu Pinto Aveiodo | | | | | | 250 | 1.745$000 | 6$980 | — | — | — |
| TOTAL COMBUSTIVEL PARA TRACÇÃO | | | | | | | 34.423.106$306 | | | | |
| Coke de Belmiro Rodrigues & Cia. | | | | | [illegible] | [illegible] | [illegible].800$000 | 196$000 | — | — | — |
| Coke de Francisco Leal & Cia. | | | | | [illegible] | [illegible] | 536$000 | 268$000 | — | — | — |
| Coke de Krause & Keppich | | | | | [illegible] | 106.531$078 | 133$749 | — | — | — |
| Coke, Bonificação | | | | | [illegible] | 3.663$385 | 133$749 | — | — | — |
| Forja de Belmiro Rodrigues & Cia. | | | | | [illegible] | 53.835$000 | 145$500 | — | — | — |
| Forja de S/A Pacheco Moreira | | | | | [illegible] | 174.000$000 | 145$000 | — | — | — |
| Forja Bonificação ... | | | | | [illegible] | 303$050 | 145$000 | — | — | — |
| Carvão vegetal de C. F. Bornhrt | | | | | [illegible] | 4.150$050 | 230$000 | — | — | — |
| Gazolina da 8ª Inspectoria da Locomo[illegible] | | | | | [illegible] | 5.078$500 | $856 | — | — | — |
| Gazolina do 3º Armazem da 4ª Di[illegible] | | | | | [illegible] | 17$856 | $496 | — | — | — |
| Gazolina da [illegible] Texas | | | | | [illegible] | 17.784$000 | $780 | — | — | — |
| Gazolina de Moreira Viegas & Cia. Ltd | | | | | [illegible] | 1.000$500 | 1$473 | — | — | — |
| Gazolina da Atlantic Refining Company of Brasil | | | | | [illegible]72.000 | 412.600$400 | 1$109 | — | — | — |
| TOTAL GERAL: .. | | | | | | [illegible] | | | | | |

## DESPESA DE TRANSPORTE DE CARVÃO NO CORRENTE EXERCICIO

| | | |
|---|---|---|
| Quantidade transportada ..... | 16.284.070 | |
| Custa da quantidade transportada | | 16.303$000 |
| Quota de previdencia (2 %) .. | — | 326$900 |
| TOTAL | — | 16.629$900 |

## RELAÇÃO DOS LIVROS FORNECIDOS ÁS INSPECTORIAS DO TRAFEGO, PARA SEREM DISTRIBUIDOS PELAS ESTAÇÕES

| | Modelo | Quantidade fornecida |
|---|---|---|
| Registro de distribuição dos bilhetes do interior | BR 1 | 525 |
| Registro de distribuição dos bilhetes de suburbios | BR 2 | 120 |
| Registro de despachos de bagagens, encommendas e animaes | BR 3 | 270 |
| Registro de mercadorias de frete recebido | BR 4 | 270 |
| Registro de mercadorias de frete a pagar | BR 5 | 190 |
| Registro de armazenagens, estadia, etc. | BR 6 | 190 |
| Livro do ponto | BR 27 | 16 |
| Registro de carros e vagões das diversas series | RT 11 | 60 |
| Cadernetas de ponto do pessoal jornaleiro da Divisão | RT 24 | 1.000 |
| Registro de irregularidades no transporte | RT 25 | 150 |
| Registro de mercadorias entregues ás estradas em trafego mutuo | RT 27 | 150 |
| Registro de bagagens, encommendas e animaes entregues ás estradas em trafego mutuo | RT 28 | 50 |
| Registro de circulação de trens em estações de accumulação de serviço telegraphico | RT 33 | 2.940 |
| Registro de vagões recebidos a descarregar | RT 38 | 20 |
| Registro de mercadorias entregues | RT 39 | 30 |
| Registro de inventarios das estações | RT 45 | 150 |
| Registro do archivo das estações | RT 47 | 230 |
| Registro do movimento de carros e vagões nas estações | RT 50 | 150 |
| Registro de entrada de carros e vagões nas estações de composição | RT 52 | 200 |
| Registro dos objectos esquecidos pelos passageiros nas estações e nos carros | RT 54 | 200 |
| Protocollo das expedições dos valores e ferias das estações conduzidos pelos conductores de trem | RT 57 | 250 |
| Registro de circulação de trens que se succedem em pequenos intervallos | RT 59 | 50 |
| Registro de bagagens e encommendas para uso dos conductores de trem | RT 60 | 160 |
| Registros de pedidos de machinas aos depositos | RT 66 | 40 |
| Livros em branco de 100 folhas | — | 830 |
| Cadernetas de 100 folhas de 0,m22xo,m16 | — | 1.000 |
| Cadernetas de papel quadriculado de o,m12xo,m20 | — | 225 |

## RELAÇÃO DOS TALÕES FORNECIDOS ÁS INSPECTORIAS DO TRAFEGO PARA SEREM DISTRIBUIDOS ÁS ESTAÇÕES

| | Modelo | Quantidade fornecida |
|---|---|---|
| Talão de diarias do pessoal dos trens | TT 1 | 2.920 |
| Talão de licença franca para trens (tarja verde) | TT 4 | 1.530 |
| Talão de circulação de trens com o signal defeituoso cor branca | TT 7 | 500 |
| Talão para recepção de telegrammas | TT 8 | 25.555 |
| Talão de remessa de expediente pelas bolsas | TT 9 | 2.075 |
| Talão para entrega de carros e vagões á Companhia do Caes do Porto, pela Estação Maritima | TT 11 | 25 |

*Continúa*

## RELAÇÃO DOS TALÕES FORNECIDOS ÁS INSPECTORIAS DO TRAFEGO PARA SEREM DISTRIBUIDOS ÁS ESTAÇÕES

*Continuação*

| | Modelo | Quantidade fornecida |
|---|---|---|
| Talão de manifestos para expedição de mercadorias | TT 12 | 50 |
| Talão de boletins principaes de composição de trens | TT 13 | 1.030 |
| Talão de valles para sahidas de volumes de encommendas dos armazens | TT 15 | 920 |
| Talão de telegrammas a transmittir em serviço da Estrada | MP 8 | 4.000 |
| Talão de guia de remessa de expediente | MP 9 | 350 |
| Guia de remessa de dinheiro | BT 43 | 1.350 |

## RELAÇÃO DOS BLOCOS FORNECIDOS ÁS INSPECTORIAS DO TRAFEGO PARA SEREM DISTRIBUIDOS PELAS ESTAÇÕES

| | Modelo | Quantidade fornecida |
|---|---|---|
| Relação dos carros requisitados e entregues | B 71 | 25 |
| Requisição de copias de conhecimentos | B 74 | 270 |
| Relação de encommendas (além Norte) | BC 6 | 4 |
| Relação dos conhecimentos de trafego mutuo | BM 37 | 370 |
| Relação de mercadorias pagas effectuadas para as estradas filiadas | BM 13 | 260 |
| Relação diaria de animaes para as estradas filiadas | BM 7 | 20 |
| Relação diaria de mercadorias expedidas | B 13 | 370 |
| Relação de transportes, etc., por conta da União e dos Estados | B 23 | 105 |
| Relação dos conhecimentos devolvidos | B 37 | 755 |
| Relação diaria de encommendas | B 6 | 720 |
| Requisição de vagões | B 70 | 30 |
| Relação diaria de viajantes | B 1 | 445 |
| Papel pardo para embrulho | 170 | resmas |

## RELAÇÃO DOS IMPRESSOS FORNECIDOS ÁS INSPECTORIAS DO TRAFEGO PARA SEREM DISTRIBUIDOS PELAS ESTAÇÕES

| | Modelo | Quantidade fornecida |
|---|---|---|
| Guia de remessa de expediente | B 21 | 35.000 |
| Balancete de impressos á venda | B 33 | 10.600 |
| Relação dos passageiros em transito pelo ramal de Porto Novo | B 79 | 6.000 |
| Nomenclatura dos modelos da Divisão | IT 1 | 1.000 |
| Relação dos empregados que soffrem descontos por indemnisações | IT 3 | 2.000 |
| Rotulo para vagões e volumes de bagagens e encommendas | IT 8 | 10.000 |
| Rotulo para volumes despachados a domicilio | IT 9 | 72.900 |
| Boletim de irregularidades nos transportes (tarja verde) | IT 10 | 145.000 |
| Boletim de reclamação | IT 12 | 8.700 |
| Relação dos volumes incursos no art. 91 do Regulamento Geral de Transportes | IT 13 | 21.800 |

*Continúa*

# MOVIMENTO FINANCEIRO - ORÇAMENTARIO

# RECEITA E DESPESA

## RESUMO

**QUADRO N. 1**

| RECEITA | | | DESPESA | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ESPECIFICAÇÃO | IMPORTANCIAS | | ESPECIFICAÇÃO | IMPORTANCIAS | |
| | Parcial | Total | | Parcial | Total |
| RECEITA | | | CUSTEIO | | |
| Renda Industrial. . . . . | 144.517:243$511 | | Verba 3ª . . . . . | 149.542:587$840 | |
| » Ordinaria . . . . . | 761:656$584 | | » 14ª . . . . . | 339:215$496 | |
| » Extraordinaria . . . . . | 10.400:767$110 | 155.679:667$205 | Despesa a classificar . . . . . | 9.224:740$932 | |
| | | | Credito Extraordinario . . . . . | 1.359:641$732 | |
| PARA BALANÇO | | | Contribuição para a Caixa de Aposentadoria e Pensões . . . . . | 3.007:506$174 | 163.473:692$174 |
| Despesa de Obras Novas. . . . . | 6.046:370$443 | | | | |
| » » Exercicios anteriores . . | 2.912:332$692 | 8.958:703$135 | OBRAS NOVAS | | |
| DEFICIT DA EXPLORAÇÃO INDUSTRIAL DO ANNO FISCAL | | | Ramal de Santa Barbara e Var. Poá . | 1.832:657$243 | |
| | | | Material Rodante—Ajustes . . . . | 4.213:713$200 | 6.046:370$443 |
| Custeio . . . . . | 163.473:692$174 | | EXERCICIOS ANTERIORES | | |
| Receita . . . . . | 155.679:667$205 | 7.794:024$969 | | | |
| | | | Verba 23ª—Ministerio da Fazenda. . | | 2.912:332$692 |
| TOTAL . . . . . | | 172.432:395$309 | TOTAL . . . . . | | 172.432:395$309 |

# RECEITA

**QUADRO N. 2**

| Especificação | Arrecadada na Inspectoria do Thesouro da Estrada | Debitada ao Thesouro Nacional (Serviços Officiaes) | Debitada a diversos Estados (Renda a Liquidar | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| RENDA ORDINARIA | | | | |
| Renda Industrial | | | | |
| Passagens | 42.031:229$232 | 5.429:444$750 | 1:471$300 | 47.462:145$282 |
| Encommendas | 9.813:373$357 | 6.580:447$700 | 291$200 | 16.394:112$257 |
| Bagagens | 43:461$200 | $ | $ | 43:461$200 |
| Animaes | 4.078:781$092 | 212:666$600 | $ | 4.291:447$692 |
| Mercadorias | 56.913:318$294 | 7.156:936$900 | 238$600 | 64.070:493$794 |
| Telegrammas | 114:851$197 | 1:672$800 | $ | 116:523$997 |
| Multas | 42:590$150 | $ | $ | 42:590$150 |
| Armazenagens | 469:806$305 | $ | $ | 469:806$305 |
| Taxas Diversas | 495:911$691 | 3.467:980$224 | $ | 3.963:891$915 |
| Perc. Est. Aluguel de Vagões | 441:551$545 | $ | $ | 441:551$545 |
| Receita arrecadada conforme ajustes | 4.213:713$200 | $ | $ | 4.213:713$200 |
| Receita da quota de 1, 5% para Caixa de Aposentadoria e Pensões | 3.007:506$174 | $ | $ | 3.007:506$174 |
| | 121.666:093$437 | 22.849:148$974 | 2:001$100 | 144.517:243$511 |
| Renda dos Proprios Nacionaes | 761:656$584 | $ | $ | 761:656$584 |
| RENDA EXTRAODINARIA | | | | |
| Indemnisações | 501:631$290 | 169:631$104 | $ | 671:262$394 |
| Juros de Capitaes Nacionaes | 33:744$703 | $ | $ | 33:744$703 |
| Taxa Add. S/ Tarifas de Transportes | 8.960:691$479 | $ | $ | 8.960:691$479 |
| Eventuaes | 735:068$534 | $ | $ | 735:068$534 |
| | 10.231:136$006 | 169:631$104 | $ | 10.400:767$110 |
| TOTAL DA RECEITA DA ESTRADA | 132.658:886$027 | 23.018:780$078 | 2:001$100 | 155.679:667$205 |
| RECEITA ARRECADADA PARA O TH. NACIONAL. | | | | |
| Sello de Nomeação | 408:174$589 | $ | $ | 408:174$589 |
| Imposto de Transportes | 2.904:013$855 | $ | $ | 2.904:013$855 |
| Taxa de Viação | 2.500:553$200 | $ | $ | 2.500:553$200 |
| Renda da Villa M. Hermes | 40:727$296 | $ | $ | 40:727$296 |
| Renda do Diario Official | 14:980$000 | $ | $ | 14:980$000 |
| Montepio Federal (Viação) | 150:887$455 | $ | $ | 150:887$455 |
| Venda de Proprios Nacionaes | 588$132 | $ | $ | 588$132 |
| | 6.019:924$527 | $ | $ | 6.019:924$527 |
| A Transportar | 138.678:810$554 | 23.018:780$078 | 2:001$100 | 161.699:591$732 |

**QUADRO N. 2** — [Continuação]

| Especificação | Arrecadada na Inspectoria do Thesouro da Estrada | Debitada ao Thesouro Nacional (Serviços Officiaes) | Debitada a diversos Estados (Renda a Liquidar) | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Transporte..... | 138.687:810$554 | 23.018:780$078 | 2:001$100 | 161.699:591$732 |
| OPERAÇÕES DIVERSAS | | | | |
| Depositos recebidos..... | 63.597:616$647 | $ | $ | 63.597:616$647 |
| Supprimentos recebidos do B. do Brasil..... | 182.632:755$286 | $ | $ | 182.632:755$286 |
| Snpprimentos recebidos do Th. Nacional..... | 14.294:519$476 | $ | $ | 14.294:519.476 |
| | 260.524:891$409 | $ | $ | 260.524:891$409 |
| PARA BALANÇO | | | | |
| Contas pagas pela C. C. de Compras e folhas de pagamento de pessoal e contas remettidas ao Thesouro Nacional para pagamento. | $ | 54.783:809$810 | $ | 54.783:809$810 |
| | $ | 54.783:809$810 | $ | 54.783:809$810 |
| TOTAL GERAL..... | 399.203:701$963 | 77.802:589$888 | 2:001$100 | 477.008:292$951 |

# DESPESA

**QUADRO N. 2**

| ESPECIFICAÇÃO | | Paga na Inspectoria do Thes. da Estrada | Paga ou a pagar no Thesouro Nacional | Paga ou a pagar pela C. C. de Compras | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| CUSTEIO DO EXERCICIO | | | | | |
| Verba 3ª — Pessoal..... | | 93.660:191$699 | $ | $ | 93.660:191$699 |
| Verba 3ª — Material..... | | 4.010:919$023 | $ | 51.871:477$118 | 55.882:396$141 |
| Verba 14ª — Pessoal (Diff. Vencimentos)..... | | 339:215$496 | $ | $ | 339:215$496 |
| Agentes Pagadores (Despesa a classificar..... | | 9.224:740$932 | $ | $ | 9.224:740$932 |
| Decreto 21.607 de 11-7-932— Pessoal..... | | 57:656$500 | $ | $ | 57:656$500 |
| Decreto 21.607 de 11-7-932— Material..... | | 1.301:985$232 | $ | $ | 1.301:985$232 |
| Extra-orçamento: Contribuição de 1,5% para a Caixa de Aposentadoria e Pensões..... | | 3.007:506$174 | $ | $ | 3.007:506$174 |
| | | 111.602:215$056 | $ | 51.871:477$118 | 163.473:692$174 |
| OBRAS NOVAS | | | | | |
| Decreto 21.257 de 7-4-932 — Pessoal ..... | 765:579$000 | | | | |
| Decreto 21.257de 7-4-932—Material ..... | 1.067:078$243 | 1.832:657$243 | $ | $ | 1.832:657$243 |
| Extra-orçamento: Material rondante - Ajustes. | | 4.213:713$200 | $ | $ | 4.213:713$200 |
| | | 6.046:370$443 | $ | $ | 6.046:370$443 |
| DESPESAS DE EXERCICIOS ANTERIORES | | | | | |
| Verba 23ª do M. da Fazenda Pessoal..... | 89:299$428 | | | | |
| Verba 23ª do M. da Fazenda— —Material... | 2.823:033$264 | $ | 2.912:332$692 | $ | 2.912:332$692 |
| TOTAL DA DESPESA DA ESTRADA ..... | | 117.648:585$499 | 2.912:332$692 | 51.871:477$118 | 172.432:395$309 |
| OPERAÇÕES DIVERSAS | | | | | |
| Verba 14ª — Disponibilidades.. | | 1.452:731$196 | $ | $ | 1.452:731$196 |
| Depositos restituidos..... | | 68.881:232$884 | $ | $ | 68.881:232$884 |
| Remettido ao Thesouro Nacional ..... | | 21.334:281$533 | $ | $ | 21.334:281$533 |
| Remettido ao Banco do Brasil. | | 189.886:870$851 | $ | $ | 189.886:970$851 |
| | | 281.555:116$464 | $ | $ | 281.555:116$464 |
| PARA BALANÇO | | | | | |
| Receita debitada ao Thesouro Nacional e a Diversos Estados ..... | | $ | 23.020:781$178 | $ | 23.020:781$178 |
| TOTAL GERAL..... | | 399.203:701$963 | 25.933:113$870 | 51.871:477$118 | 477.008:292$951 |

# DESDOBRAMENTO DA DESPESA DE PESSOAL

# DESDOBRAMENTO DA DESPÊSA DE PESSOAL

## CUSTEIO

**QUADRO N. 2-A**

| ESPECIFICAÇÃO | Vencimentos | Gratificações diversas | Diarias | Zona insalubre | Despesas Extraordinarias | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **DIRECÇÃO GERAL** | | | | | | |
| Verba 3ª | 511:982$087 | 15:400$000 | 625$200 | $ | 1:557$500 | 529:564$587 |
| Verba 14ª | 1:467$196 | $ | $ | $ | $ | 1:467$196 |
| Decreto 21.607 de 11-7-1932 | $ | $ | $ | $ | 26:474$100 | 26:474$100 |
| Despesa a classificar | 50:925$292 | $ | $ | $ | 1:400$000 | 52:325$292 |
| | 564:374$57 | 15:400$000 | 625$000 | $ | 29:431$600 | 609:831$175 |
| **1ª DIVISÃO (Administração Central)** | | | | | | |
| Verba 3ª | 4.443:845$800 | $ | 18:728$000 | $ | 12:103$997 | 4.474:677$797 |
| Verba 14ª | 25:692$815 | $ | $ | $ | $ | 25:692$815 |
| Despesa a classificar | 464:619$788 | 1:120$000 | 3:064$000 | $ | 655$000 | 469:458$788 |
| | 4.934:158$403 | 1:120$000 | 21:792$000 | $ | 12:758$997 | 4.969:829$400 |
| **2ª DIVISÃO (Trafego)** | | | | | | |
| Verba 3ª | 33.749:130$810 | $ | 514:370$408 | 60:588$208 | $ | 34.324:089$426 |
| Verba 14ª | 260:785$981 | $ | $ | $ | $ | 260:785$981 |
| Despesa a classificar | 3.291:828$023 | 137$419 | 57:073$140 | 5:874$169 | 4:584$500 | 3.359:497$251 |
| | 37.301:744$814 | 137$419 | 571:443$548 | 66:46.$377 | 4:584$500 | 37.944:372$658 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **3ª DIVISÃO (Linha)** | | | | | | |
| Verba 3ª | 23.729:740$333 | $ | 91:677$500 | 158:214$531 | 629$000 | 23.980:261$364 |
| Verba 14ª | 43:235$112 | $ | $ | $ | $ | 43:235$112 |
| Despesa a classificar | 2.249:981$549 | $ | 5:297$500 | 2:401$691 | $ | 2.257:680$740 |
| | 26.022:956$994 | $ | 96:975$000 | 160:616$222 | 629$000 | 26.281:177$216 |
| **4ª DIVISÃO (Locomoção)** | | | | | | |
| Verba 3ª | 29.877:991$170 | 2:179$507 | 380:662$000 | 56:133$854 | 28:632$994 | 30.351:598$525 |
| Verba 14ª | 8:034$392 | $ | $ | $ | $ | 8:034$392 |
| Decreto 21.607 de 11-7-1932 | $ | $ | $ | $ | 31:182$400 | 31:182$400 |
| Despesa a classificar | 3.012:074$028 | $ | 48:171$000 | 10:719$833 | 14:814$000 | 3.085:778$861 |
| | 32.898:098$590 | 2:179$507 | 434:833$000 | 66:853$687 | 74:629$394 | 33.476:594$178 |
| **RESUMO** | | | | | | |
| Verba 3ª | 92.312:689$200 | 17:579$507 | 1.012:062$978 | 274:936$593 | 42:923$491 | 93.660:191$699 |
| Varba 14ª | 339:215$496 | $ | $ | $ | $ | 339:215$496 |
| Decreto 21.607 de 11-7-1932 | $ | $ | $ | $ | 57:656$500 | 57:656$500 |
| Despesa a classificar | 9.069:428$680 | 1:257$419 | 113:605$640 | 18:995$693 | 21:453$500 | 9.224:740$932 |
| | 101.721:333$376 | 18:836$926 | 1.125:668$548 | 293:932$286 | 122:033$491 | 103.281:804$627 |

# DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA DE MATERIAL

## CUSTEIO — VERBA 3ª

QUADRO 2 B

| LOGAR DO PAGAMENTO | 8 Permanente | 9 Consumo | 10 Despesas diversas | 11 C. C. Ferroviaria | TOTAL | Decreto 21 607 de 11-7-932 Mov. sedicioso em S Paulo | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1ª DIVISÃO** | | | | | | | |
| C. C. Compras | 69:807$100 | 919:152$814 | $ | $ | 988:959$914 | $ | 988:959$914 |
| Inspectoria do Thesouro | $ | 640:655$025 | 410:699$142 | 272:000$000 | 1.323:354$167 | 840:434$862 | 2.163:789$029 |
| | 69:807$100 | 1.559:807$839 | 410:699$142 | 272:000$000 | 2.312:314$081 | 840:434$862 | 3.152:748$943 |
| **2ª DIVISÃO** | | | | | | | |
| C. C. Compras | $ | 982:601$856 | $ | $ | 982:601$856 | $ | 982:601$856 |
| Inspectoria do Thesouro | $ | $ | 106:317$892 | $ | 106:317$892 | $ | 106:317$892 |
| | $ | 982:601$856 | 106:317$892 | $ | 1.088:919$748 | $ | 1.088:919$748 |
| **3ª DIVISÃO** | | | | | | | |
| C. C. Compras | 28:552$000 | 6.165:762$953 | $ | $ | 6.194:314$953 | $ | 6.194:314$953 |
| Inspectoria do Thesouro | $ | $ | 1.241:090$200 | $ | 1.241:090$200 | 208:017$670 | 1.449:107$870 |
| | 28:552$000 | 6.165:762$953 | 1.241:090$200 | $ | 7.435:405$153 | 208:017$670 | 7.643:422$823 |
| **4ª DIVISÃO** | | | | | | | |
| C. C. Compras | 67:773$544 | 43.637:826$851 | $ | $ | 43.705:600$395 | $ | 43.705:600$395 |
| Inspectoria do Thesouro | $ | $ | 1.340:156$764 | $ | 1.340:156$764 | 253:532$700 | 1.593:689$464 |
| | 67:773$544 | 43.637:826$851 | 1.340:156$764 | $ | 45.045:757$159 | 253:532$700 | 45.299:289$859 |
| **RESUMO** | | | | | | | |
| C. C. Compras | 166:132$644 | 51.705:344$474 | $ | $ | 51.871:477$118 | $ | 51.871:477$118 |
| Inspectoria do Thesouro | $ | 640:655$025 | 3.098:263$998 | 272:000$000 | 4.010:919$023 | 1.301:985$232 | 5.312:904$255 |
| | 166:132$644 | 52.345:999$499 | 3.098:263$998 | 272:000$000 | 55.882:396$141 | 1.301:985$232 | 57.184:381$373 |

# DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA DE OBRAS NOVAS

## ANNO FISCAL DE 1932

**QUADRO N. 2—C**

| Especificação | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|
| **Decreto 21.257 de 7—4—1932** | | | |
| Ramal de Santa Barbara e Variante de Poá..... | 765:579$000 | 1.067:078$243 | 1.832:657$243 |
| **Material rodante** | | | |
| S. A. Railway Equipment Co. of Brasil ..... | $ | 1.954:260$000 | 1.954:260$000 |
| Pullman Standard Car Export Corp. ..... | $ | 2.238:856$302 | 2.238:856$302 |
| Amaro da Silveira & Cia. ..... | $ | 20:596$898 | 20.596$898 |
| TOTAL . ..... | 765:579$000 | 5.280:791$443 | 6.046:370$443 |

# DISCRIMINAÇÃO DA DESPESA DE EXERCICIOS ANTERIORES

**QUADRO N. 2 D**

| Annos | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|
| CUSTEIO | | | |
| **Verba 23ª. M. Fazenda** | | | |
| 1923 ..... | 1:001$414 | $ | 1:001$414 |
| 1926 ..... | 11:033$335 | 84:179$950 | 95:213$285 |
| 1927 ..... | 3:849$026 | $ | 3:849$026 |
| 1928 ..... | 6:452$111 | 14:801$400 | 21:253$511 |
| 1929 ..... | 10:503$086 | 45:125$300 | 55:628$386 |
| 1930 ..... | 56:460$456 | 2.322:970$279 | 2.379:430$735 |
| 1931 ..... | $ | 355:956$335 | 355:956$335 |
| TOTAL ..... | 89:299$428 | 2.823:033$264 | 2.912:332$692 |

# FISCAL 1932

| VERBA TOTAL | | | SALDO | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Verba concedida | Despesa empenhada | Despesa realizada | do Empenho | não empenhado | Total (Saldo da Verba) |
| 110.110:700$000 | 93.660:191$699 | 93.660:191$699 | $ | 16.450:508$301 | 16.450:508$301 |
| 466:000$000 | 166:132$644 | 166:132$644 | $ | 299:867$356 | 299:867$356 |
| 56.870:000$000 | 52.505:344$474 | 52.345:999$499 | 2.927:082$619 | 1.596:917$882 | 4.524:000$501 |
| 3.399:000$000 | 3.376:867$126 | 3.098:263$998 | 278:603$128 | 22:132$874 | 300:736$002 |
| 272:000$000 | 272:000$000 | 272:000$000 | $ | $ | $ |
| 61.007:000$000 | 56.320:344$244 | 55.882:396$141 | 3.205:685$747 | 1.918.918$112 | 5.124:603$859 |
| 339:215$496 | 339:215$496 | 339:215$496 | $ | $ | $ |

# MOVIMENTO FINANCEIRO ORÇAMENTARIO ANNO FISCAL 1932

QUADRO N. 3

| ESPECIFICAÇÃO | VERBA EM SER NO TRIBUNAL DE CONTAS | | | VERBA DISTRIBUIDA À CENTRAL DO BRASIL | | | VERBA DISTRIBUIDA À C... DE COMPRAS | | | VERBA TOTAL | | | SALDO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Verba concedida | Despesa empenhada | Despesa realizada | Verba concedida | Despesa empenhada | Despesa realizada | Verba concedida | Despesa empenhada | Despesa realizada | Verba concedida | Despesa empenhada | Despesa realizada | do Empenho | não empenhado | Total (Saldo da Verba) |
| **VERBA 3ª PESSOAL** | | | | | | | | | | | | | | | |
| SubConsignação 1 a 7..... | $ | $ | $ | 110.110:700$000 | 93.660:191$699 | 93.660:191$699 | $ | $ | $ | 110.110:700$000 | 93.660:191$699 | 93.660:191$699 | $ | 16.450:508$301 | 16.450:508$301 |
| **VERBA 3ª MATERIAL** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sub-Consignação 8..... | $ | $ | $ | $ | $ | $ | 466:000$000 | 166:132$644 | 166:132$644 | 466:000$000 | 166:132$644 | 166:132$644 | $ | 299:867$356 | 299:867$356 |
| " " 9..... | $ | $ | $ | [illegible] | 800:000$000 | 640:655$025 | 56.070:000$000 | 51.705:344$474 | 51.705:344$474 | 56.870:000$000 | 52.505:344$474 | 52.345:999$499 | 2.927:082$619 | 1.596:917$882 | 4.524:000$501 |
| " " 10..... | $ | $ | $ | 3.399:000$000 | 3.376:867$126 | [illegible] | $ | $ | $ | 3.399:000$000 | 3.376:867$126 | 3.098:263$998 | 278:603$128 | 22:132$874 | 300:736$002 |
| " " 11..... | $ | $ | $ | 272:000$000 | 272:000$000 | 272:000$000 | $ | $ | $ | 272:000$000 | 272:000$000 | 272:000$000 | $ | $ | $ |
| TOTAL..... | $ | $ | $ | 4.471:000$000 | 4.448:867$126 | 4.010:919$023 | 56.536:000$000 | 51.871:477$118 | 51.871:477$118 | 61.007:000$000 | 56.320:344$244 | 55.882:396$141 | 3.205:685$747 | 1.918:918$112 | 5.124:603$859 |
| Verba 14ª Diff. de Vencimentos.... | $ | $ | $ | 339:215$496 | 339:215$496 | 339:215$496 | $ | $ | $ | 339:215$496 | 339:215$496 | 339:215$496 | $ | $ | $ |
| **CREDITO EXTRAORDINARIO** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dec. 21.607, 11-7-932 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pessoal..... | $ | $ | $ | 2.200:000$000 | 57:656$500 | 57:656$500 | $ | $ | $ | 2.200:000$000 | 57:656$500 | 57:656$500 | $ | $ | $ |
| Material..... | $ | $ | $ | $ | 1.451:600$000 | 1.301:985$232 | $ | $ | $ | $ | 1.451:600$000 | 1.301:985$232 | 149:614$768 | 690:743$500 | 840:358$268 |
| | $ | $ | $ | 2.200:000$000 | 1.509:256$500 | 1.359:641$732 | $ | $ | $ | 2.200:000$000 | 1.509:256$500 | 1.359:641$732 | 149:614$768 | 690:743$500 | 840:358$268 |
| **CREDITO ESPECIAL** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dec. 21.257, 7-4-32 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pessoal..... | $ | $ | $ | 4.500:000$000 | 765:579$000 | 765:579$000 | $ | $ | $ | $ | 765:579$000 | 765:579$000 | $ | $ | $ |
| Material..... | $ | $ | $ | $ | 1.675:541$829 | 1.067:078$243 | 14.000:000$000 | $ | $ | 18.500:000$000 | 1.675:541$829 | 1.067:078$243 | 608:463$586 | 16.058:879$171 | 16.667:342$757 |
| | $ | $ | $ | 4.500:000$000 | 2.441:120$829 | 1.832:657$243 | 14.000:000$000 | $ | $ | 18.500:000$000 | 2.441:120$829 | 1.832:657$243 | 608:463$586 | 16.058:879$171 | 16.667:342$757 |
| **VERBA 23ª M. DA FAZENDA** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pessoal e Material..... | 2.912:332$692 | 2.912:332$692 | 2.912:332$692 | $ | $ | $ | $ | $ | $ | 2.912:332$692 | 2.912:332$692 | 2.912:332$692 | $ | $ | $ |
| **EXTRA ORÇAMENTO** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Contrib. p/Caixa de Ap. e Pensões... | $ | $ | $ | $ | $ | 3.007:506$174 | $ | $ | $ | $ | $ | 3.007:506$174 | $ | $ | $ |
| Despesa a Classificar-Pessoal..... | $ | $ | $ | $ | $ | 9.224:740$932 | $ | $ | $ | $ | $ | 9.224:740$932 | $ | $ | $ |
| Material Rodante Ajustes..... | $ | $ | $ | $ | $ | 4.213:713$200 | $ | $ | $ | $ | $ | 4.213:713$200 | $ | $ | $ |
| | $ | $ | $ | $ | $ | 16.445:960$306 | $ | $ | $ | $ | $ | 16.445:960$306 | $ | $ | $ |
| TOTAL GERAL..... | 2.912:332$692 | 2.912:332$692 | 2.912:332$692 | 121.620:915$496 | 102.398:651$650 | 117.648:585$199 | 70.536:000$000 | 51.871:477$118 | 51.871:477$118 | 195.069:248$188 | 157.182:461$460 | 172.432:395$309 | 3.963:764$101 | 35.119:049$034 | 39.082:813$185 |

NOTA — Pela Verba 14ª foi paga a importancia de 1.452:731$196, de disponibilidades, que não está incluida neste quador por não ser concideradas despesa da Central.

# DEMONSTRAÇÃO DA DESPESA DE PESSOAL COMPARADA COM AS RESPECTIVAS DOTAÇÕES ORÇAMENTARIAS

**QUADRO 3—A**

| Especificação | Dotação | Despesa | Saldo da verba |
|---|---|---|---|
| VERBA 3ª. — PESSOAL | | | |
| Sub-Cons. 1 — Pessoal do quadro.... | 40.948:600$000 | 34.395:027$432 | 6.553:572$568 |
| " " 2 — Grat. a 1 chefe e 3 off. Gab. Director... | 16:800$000 | 15:400$000 | 1:400$000 |
| " " 3 — Grat. Dir. E. Profis. | 2:400$000 | 2:179$507 | 220$493 |
| " " 4 — Diarias: | | | |
| Direcção Geral ..... | | 625$000 | |
| 1ª. Divisão ..... | | 18:728$000 | |
| 2ª. Divisão ..... | 1.110:000$000 | 514:370$408 | 97:937$092 |
| 3ª. Divisão ..... | | 91:677$500 | |
| 4ª — Divisão ..... | | 386:662$000 | |
| " " 5 — Pessoal Jornaleiro... | | | |
| a) — Direcção Geral..... | | $ | |
| 1ª. Divisão ..... | | 748:044$291 | |
| 2ª. Divisão ..... | 67.000:000$000 | 13.907:597$276 | 9.508:655$212 |
| 3ª. Divisão ..... | | 20.548:823$312 | |
| 4ª. Divisão ..... | | 22.286:879$909 | |
| b) — E. F. Theresopolis. | | | |
| 1ª. Divisão ..... | | 12:999$660 | |
| 2ª. Divisão ..... | 442:900$000 | 95:998$660 | 16:583$020 |
| 3ª. Divisão ..... | | 163:993$440 | |
| 4ª. Divisão ..... | | 153:325$220 | |
| " " 6 — Abonos p/accidente.. | | | |
| Direcção Geral..... | | 1:557$500 | |
| 1ª. Divisão ..... | 300:000$000 | 12:103$997 | 257:076$509 |
| 3ª. Divisão ..... | | 629$000 | |
| 4ª. Divisão ..... | | 28:632$994 | |
| " " 7 — Zona insalubre: | | | |
| 2ª. Divisão ..... | | 60:588$208 | |
| 3ª. Divisão ..... | 290:000$000 | 158:214$531 | 15:063$407 |
| 4ª. Divisão ..... | | 56:133$854 | |
| TOTAL ..... | 110.110:700$000 | 93.660:191$699 | 16.450:508$301 |

# MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

## RECEITA GERAL

**QUADRO N. 4**

| ESPECIFICAÇÃO | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Renda Industrial | 174.433:493$387 | 184.138:642$223 | 154.219:280$840 | 151.781:785$522 | 144.517:243$511 |
| Renda Ordinaria (De Proprios) | 87:412$150 | 77:276$800 | 170:815$449 | 495:492$030 | 761:656$584 |
| Renda Extraordinaria | 374:087$349 | 619:645$629 | 3.360:005$096 | 1.236:232$883 | 10.400:767$110 |
| Renda c/ Applicação Especial | 348:174$451 | 797:930$971 | 720:839$821 | 682:602$178 | $ — |
| Total | 175.243:167$337 | 185.633:495$623 | 158.470:941$206 | 154.196:112$613 | 155.679:667$205 |

## DETALHE DA RENDA INDUSTRIAL

**QUADRO N. 5**

| ESPECIFICAÇÃO | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Viajantes | 54.331:633$265 | 58.979:501$255 | 53.308:947$395 | 50.954:312$499 | 47.462:145$282 |
| Bagagens e encommendas | 16.545:047$093 | 17.923:220$925 | 14.527:596$165 | 14.426:137$556 | 16.437:573$457 |
| Animaes | 4.429:553$800 | 4.596:177$700 | 4.141:090$100 | 4.254:654$618 | 4.291:447$692 |
| Mercadorias | 95.128:723$867 | 97.528:914$926 | 78.548:770$843 | 73.772:741$132 | 68.284:206$994 |
| Trens especiaes | 69:039$000 | $ | $ | $ | $ |
| Armazenagens e multas | 982:381$276 | 1.503:218$199 | 883:604$000 | 903:003$828 | 512:396$455 |
| Telegrammas | 146:930$501 | 125:504$484 | 139:879$373 | 99:216$271 | 116:523$997 |
| Percurso e estadia de vagões | 637:371$560 | 647:706$190 | 465:122$828 | 604:900$312 | 441:551$545 |
| Taxas e percentagens diversas | 2.162:813$025 | 2.834:398$544 | 2.204:270$136 | 3.769:242$547 | 3.963:891$915 |
| Renda de contrib. 1,5% P/C. de Pensões | $ | $ | $ | 2.997:576$759 | 3.007:506$174 |
| Total | 174.433:493$387 | 184.138:642$223 | 154.219:280$840 | 151.781:785$522 | 144.517:243$511 |

# MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

## DESPESA FINANCEIRO—ORÇAMENTARIA DE CUSTEIO

**QUADRO N. 6.**

| ESPECIFICAÇÃO | 1928 | 1929 (*) | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Pessoal titulado | 31.341:614$048 | 41.904:879$474 | 42.780:777$204 | 34.256:986$928 | 36.172:680$688 |
| Pessoal jornaleiro | 82.496:178$804 | 83.077:268$837 | 83.644:680$854 | 69.648:492$863 | 66.987:090$448 |
| Serviços extraordinarios | 693:619$833 | 613:944$654 | 623:514$261 | 228:179$928 | 122:033$491 |
| Pessoal addido | 157:056$708 | 150:016$708 | 242:400$000 | 143:055$260 | — |
| Total | 115.138:469$393 | 125.746:109$673 | 127.291:372$319 | 104.276:714$979 | 103.281:804$627 |
| Material | 27.897:795$865 | 33.967:400$945 | 29.918:877$588 | 15.841:190$832 | 21.760:306$113 |
| Combustivel, lubrificante e estopa | 30.397:124$337 | 34.618:676$877 | 36.624:902$776 | 44.948:834$306 | 35.424:075$260 |
| Total do custeio do anno | 173.433:389$595 | 194.332:187$495 | 193 835:152$683 | 165.066:740$117 | 160.466:186$000 |
| Exercicios findos | 331:003$888 | 724:576$174 | 3.586:735$641 | 567:388$886 | 2.912:332$692 |
| Total geral | 173.764:393$483 | 195.056:763$669 | 197.421:888$324 | 165.634:129$003 | 163.378:518$692 |

NOTA — (*) Os vencimentos do pessoal titulado foram augmentados na base de 100 % sobre os em vigor em 1914 (Decretos ns. 5.622, de 28—12—1928, 18.598, de 2 8—1—1929 e 18.758, de 22—5—1928).

# DESPESA FINANCEIRO-ORÇAMENTARIA DE CUSTEIO, OBRAS NOVAS E EXERCICIOS ANTERIORES — MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

**QUADRO N. 7.**

| ESPECIFICAÇÃO | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| CUSTEIO | | | | | |
| PESSOAL: | | | | | |
| Direcção geral | $ | $ | $ | $ | 609:831$175 |
| 1ª Divisão (Administração Central) | 6 026:309$054 | 7 802:506$255 | 8.072:708$757 | 5.761:090$432 | 4 969:829$400 |
| 2ª Divisão (Trafego) | 39.897:564$323 | 45.317:583$958 | 44.960:208$256 | 38.313:715$714 | 37.944:372$658 |
| 3ª Divisão (Linha) | 29.634:655$371 | 30 922:050$005 | 31.011:876$772 | 25.207:262$907 | 26.281:177$216 |
| 4ª Divisão (Locomoção) | 39.272:340$649 | 41.176:356$347 | 42 099:782$970 | 34.583:370$715 | 33.476:594$178 |
| 6ª Divisão (Construcção) | 307:599$996 | 527:613$108 | 451:276$860 | 411:275$211 | $ |
| Estrada de Ferro Rio d'Ouro | $ | $ | 695:518$704 | $ | $ |
| | 115.138:469$393 | 125.746:109$673 | 127.291:372$319 | 104.276:714$979 | 103.281:804$627 |
| MATERIAL: | | | | | |
| Material | 27.897:795$865 | 33.967:400$945 | 29.918:877$588 | 15.841:190$332 | 21.760:306$113 |
| Combustivel e lubrificantes | 30.397:124$337 | 34.618:676$877 | 36.624:902$776 | 44.948:834$306 | 35.424:075$260 |
| Total do Custeio | 173.433:389$595 | 194.332:187$495 | 193.835:152$683 | 165.066:740$117 | 160.466:186$000 |
| OBRAS NOVAS | | | | | |
| Pessoal e Material | 13.175.419$782 | 30.175:392$161 | 19.790:898$369 | 652:129$808 | 1.832:657$243 |
| EXERCICIOS ANTERIORES | | | | | |
| Pessoal e Material | 48.174:679$954 | 724:576$174 | 3.769:004$541 | 13.819:678$288 | 2.912:332$692 |
| | 234.783:489$331 | 225.232:155$830 | 217.395:055$593 | 179 538:548$213 | 165.211.175$935 |

Em 1930 não foi incluida a despesa a legalizar, na importancia de 6.463:623$563, sendo: Custeio 5.790:194$299 e Obras Novas 673:429$264.

Neste quadro não estão incluidas as despesas extra-orçamentarias, taes como as de material rodante, ajuste e contribuição de 1,5 % para a Caixa de Aposentadoria e Pensões.

# MOVIMENTO DO QUINQUENNIO
## VERBA VOTADA E DESPESA EFFECTIVA

**QUADRO N. 8**

| Especificação | | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CUSTEIO | | | | | | |
| Verba orçamentaria. . . . . | Verba | 199.113:162$500 | 193.090:122$500 | 206.255:160$000 | 162.241:970$000 | 171.456:915$496 |
| | Despesa | 173.308:129$037 | 183.272:282$033 | 191.107:081$154 | 149.622:210$190 | 149.881:803$336 |
| | Saldo | 25.805:033$463 | 9.817:840$467 | 15.148:078$846 | 12.619:759$810 | 21.575:112$160 |
| Creditos addicionaes . . . . . | Verba | 16.493:820$014 | 11.778:638$000 | 2.728:071$529 | 20.000:000$000 | 2.200:000$000 |
| | Despesa | 11.439:746$483 | 11.059:905$462 | 2.728:071$529 | 15.444:529$927 | 1.359:641$732 |
| | Saldo | 5.054:073$531 | 718:732$538 | $ | 4.555:470$073 | 840:358$268 |
| Exercicios anteriores . . . . . | Verba | 331:003$888 | 724:576$174 | 3.586:735$641 | 628:660$173 | 2.912:332$692 |
| | Despesa | 331:003$888 | 724:576$174 | 3.586:735$641 | 567:388$886 | 2.912:332$692 |
| | Saldo | $ | $ | $ | 61:271$287 | $ |
| OBRAS NOVAS | | | | | | |
| Verba Orçamentaria. . . . . | Verba | $ | $ | $ | 400:000$000 | $ |
| | Despesa | $ | $ | $ | 46:861$000 | $ |
| | Saldo | $ | $ | $ | 353:139$000 | $ |
| Creditos addicionaes . . . . . | Verba | 36.502:724$955 | 5.480:123$000 | 19.790:898$369 | $ | 18.500:000$000 |
| | Despesa | 36.502:724$955 | 5.480:123$000 | 19.790:898$360 | $ | 1.832:657$243 |
| | Saldo | $ | $ | $ | $ | 16.667:342$757 |
| Exercicios anteriores . . . . . | Verba | $ | $ | 182:268$900 | 3.877:154$884 | $ |
| | Despesa | $ | $ | 182:268$900 | 3.665:423$471 | $ |
| | Saldo | $ | $ | $ | 211:731$413 | $ |
| RESUMO . . . . . | Verba | 252.440:711$357 | 211.073:459$674 | 232.543:134$439 | 187.147:785$057 | 195.069:248$188 |
| | Despesa | 221.581:604$363 | 200.536:886$669 | 217.395:055$593 | 169.346:413$474 | 155.986:435$003 |
| | Saldo | 30.859:106$994 | 10.536:573$005 | 15.148:078$846 | 17.801:371$583 | 39.082:813$185 |

NOTA — Neste quadro só estão incluidas as despesas para as quaes houve creditos orçamentarios ou addicionaes.

# MOVIMENTO DO QUINQUENNIO
## TRANSPORTES POR CONTA DO GOVERNO FEDERAL

**QUADRO N 9.**

| MINISTERIOS | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ministerio da Viação | 2.987:458$616 | 2.474:485$596 | 2.200:287$900 | 528:826$800 | 195:474$500 |
| Ministerio da Justiça | 111:076$800 | 217:989$000 | 251:390$800 | 32:335$900 | 108:029$700 |
| Ministerio do Exterior | 5:899$700 | 772$700 | 149:522$000 | 68:051$300 | 5:896$000 |
| Miinisterio da Fazenda | 3.382:612$500 | 5.567:572$900 | 3.715:239$800 | 5.803:982$600 | 6.382:898$900 |
| Mnisterio da Agricultura | 317:397$400 | 512:726$300 | 848:486$600 | 398:912$100 | 388:542$000 |
| Ministerio da Guerra | 1.558:985$600 | 1.858:980$900 | 4.126:971$400 | 6.887:174$183 | 14 902:498$450 |
| Ministerio da Marinha | 428$600 | 18:108$100 | 36:470$600 | 62:129$800 | 38:774$000 |
| Ministerio da Educação e Saude Publica | $ | $ | 5:025$300 | 619:703$800 | 234:893$324 |
| Ministerio do Trabalho | $ | $ | 95:049$100 | 505:661$700 | 592 142$100 |
| | 8.363:859$216 | 10.650:635$496 | 11.428:443$500 | 14.906:778$183 | 22.849:148$974 |

# MOVIMENTO DO QUINQUENNIO

## ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS ESTADOAES

**QUADRO N. 10**

| Especificação | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Districto Federal | 1.531:152$700 | 1.630:699$000 | 23:035$900 | $ | $ |
| Estado de São Paulo | 3.943:639$600 | 4.129:544$200 | 3.242:889$750 | 2.780:168$800 | 2 737:637$475 |
| Estado de Minas Geraes | 4.286:426$600 | 3.782:965$300 | 2.967:016$500 | 3.067:079$300 | 3.386:462$210 |
| Estado do Rio de Janeiro | 1.677:337$134 | 1.626:330$500 | 1.464:321$700 | 1.821:604$500 | 1.854:579$100 |
| | 11.438:556$034 | 11.169:539$000 | 7.697:263$850 | 7.668:852$600 | 7.978:678$785 |

## ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS FEDERAES

**QUADRO N. 11**

| Especificação | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Imposto de transportes | 4.381:641$550 | 4.322:303$150 | 3.385:185$600 | 3.467:678$050 | 2.904:013$835 |
| Taxa de Viação | 2.830:536$650 | 3.013:367$150 | 2.549:373$900 | 2.534:742$050 | 2.500:553$200 |
| Fundo p/ Obrigações Ferroviarias | 13.383:679$490 | 13.617:424$775 | 10.555:663$050 | 10.248:104$950 | $ |

NOTA: — Em 1932 o Fundo para Obrigações Ferroviarias, na importancia de 8.960:691$479, foi considerado renda da Central.

# ANNO FISCAL DE 1932

## LEGISLAÇÃO

*Decreto 21.257 de 7 de Abril de 1932.*

Abre ao Ministerio da Viação e Obras Publicas o credito especial de 18.500:000$000, para a execução de Obras na E. F. Central do Brasil.

Art. 1º — Fica aberto ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, dispensadas as formalidades de que trata o art. 80 § 3º do Codigo de Contabilidade da União, o credito especial de dezoito mil e quinhentos contos de réis (18.500:000$000), para occorrer ás despesas urgentes de construcção e reconstrucção na E. F. Central do Brasil, sendo:

| | |
|---|---|
| 1 — Proseguimento da construcção do trecho de Santa Barbara a S. José da Lagôa ... | 3.000:000$000 |
| 2 — Conclusão da Variante de Poá, entre São Paulo e Mogy das Cruzes..... | 1.500:000$000 |
| 3 — Reapparelhamento das offic. e depositos | 4.000:000$000 |
| 4 — Acquisição de trilhos para linha Rio-São Paulo ..... | 10.000:000$000 |

Art. 2º — Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 7 de Abril de 1932, 111º da Independencia e 44º da Republica.

(a) *GETULIO VARGAS*
(a) *José Americo de Almeida*

---

*Decreto 21.607 de 11 de Julho de 1932.*

Abre aos diversos Ministerios o credito extraordinario de Rs. 20.000:000$000, para repressão do movimento sedicioso.

O Chefe do Governo Provisorio da Republica dos Estados Unidos do Brasil, usando das attribuições contidas no art. 1º do Decreto 19.398, de 11 de Novembro de 1930, decreta:

Art. 1º — Fica aberto aos diversos Ministerios o credito extraordinario de Rs. 20.000:000$000 para attender a despesas com a repressão do movimento sedicioso que acaba de irromper.

Art. 2º — O Ministerio da Fazenda fará a necessaria distribuição do credito a que se refere o artigo anterior, de accôrdo com os encargos que competirem a cada um dos Ministerios e mediante solicitação dos respectivos titulares.

Art. 3º — Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 11 de Julho de 1932, 111º da Independencia e 44º da Republica.

(a) *GETULIO VARGAS*
(a) *Oswaldo Aranha*

*Nota* — Foi distribuida á Central a importancia de 2.200:000$000.

MOVIMENTO INDUSTRIAL

# BALANÇO INDUSTRIAL

# BALANÇO

## DEBITO

**QUADRO N. 12**

| N. de ordem | Desdobramento | HISTORICO | Importancia |
|---|---|---|---|
| 1 | | *Despesa Effectiva* | |
| | | Recursos pagos, conforme consta do balanço da receita e despesa . . . | 172.432:395$309 |
| 2 | I | *Pessoal a pagar* . . . . . | 12.823:614$296 |
| 3 | II | *Fornecimentos a pagar* . . . . . | 555:617$958 |
| 4 | III | *Repartições Publicas:* | |
| | | Recebido n/ anno . . . . . | 587:031$096 |
| 5 | IV | *Material, c/ de permuta:* | |
| | | Idem, idem . . . . . | 27:660$213 |
| 6 | | *Estrada de Ferro Theresopolis:* | |
| | | Idem, idem . . . . . | 206:213$763 |
| 7 | | *Inspectoria de Materiaes, c/ de antecipação:* | |
| | | Materiaes recebidos sem facturas . . | 1.946:693$814 |
| 8 | | *Caixa Economica:* | |
| | | Recebido n/ anno . . . . . | 5:336$825 |
| 9 | | *Superveniencias:* | |
| | | Materiaes aproveitados e bens não inventariados anteriormente . . . . | 468:807$277 |
| | | *Saldo de 1931* . . . . . | 189.053:370$551 |
| | | Bens patrimoniaes existentes 31—12—1931 . . . . . | 1.154.931:299$803 |
| | | | 1.343.984:670$354 |

# INDUSTRIAL

## CREDITO

| N. de ordem | Desdobramento | HISTORICO | IMPORTANCIAS Parcial | IMPORTANCIAS Total |
|---|---|---|---|---|
| 1 | V | *Custeio Industrial:* | | |
| | | Para os serviços da Central . . . . | 161.407:672$371 | |
| | | Contribuição de 1, 5% para a Caixa de Aposentadoria e Pensões . . . . | 3.007:506$174 | |
| | | Para os servços de terceiros . . . . | 758:413$116 | 165.173:591$661 |
| 2 | VI | *Despesas de exercicios anteriores:* | | |
| | | Importancia considerada no debito deste balanço como despesa effectiva . | | 12.654:065$905 |
| 3 | | *Commissão Central de Compras:* | | |
| | | Material devolvido . | | 492$888 |
| | | *Saldo para 1932* . | | 177:828:150$454 |
| | | Bens patrimoniaes existentes em 31—12—1932 . | | 1.166:156:519$900 |
| | | | | 1.343:984:670$354 |

# DESDOBRAMENTO DO BALANÇO INDUSTRIAL

## I — PESSOAL A PAGAR

**1932**

| | |
|---|---|
| Direcção Geral | 106:675$800 |
| 1ª. Divisão | 358:676$100 |
| 2ª. Divisão | 4.625:738$671 |
| 3ª. Divisão | 3.316:120$900 |
| 4ª. Divisão | 4.416:402$825 |
| | 12.823:614$296 |

## II — FORNECIMENTOS A PAGAR

**1932**

| | |
|---|---|
| 1ª. Divisão | 353:756$801 |
| 3ª. Divisão | 201:861$157 |
| | 555:617$958 |

## III — REPARTIÇÕES PUBLICAS

| | |
|---|---|
| Ministerio da Marinha | 454:091$346 |
| Imprensa Nacional | 132:939$750 |
| | 587:031$096 |

## IV — MATERIAL, C/ PERMUTA

| | |
|---|---|
| Trajano de Medeiros & Cia. | 27:660$213 |

## V — CUSTEIO INDUSTRIAL

| **Direcção Geral** | **Pessoal** | **Material** | **Total** |
|---|---|---|---|
| Directoria | 158:427$998 | 53:216$885 | 211:644$883 |
| Secretaria | 459:786$745 | 14:712$660 | 474:499$405 |
| Commissão de Syndicancias | $ | 555$189 | 555$189 |
| Commissão de Concurso | $ | 183$149 | 183$149 |
| Commissão de Electrificação | 3:600$000 | 5:103$264 | 8:703$264 |
| | 621:814$743 | 73:771$147 | 695:585$890 |
| *1ª. Divisão* | | | |
| Administração | 396:591$894 | 73:144$015 | 469:735$909 |
| Inspectoria da Receita | 1.937:833$959 | 81:087$340 | 2.018:921$299 |
| *A transportar* | 2.334:425$853 | 154:231$355 | 2.488:657$208 |

**Desdobramento do Balanço Industrial** (Continuação)

| | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|
| *Transporte* ..... | 2.334:425$853 | 154:231$355 | 2.488:657$208 |
| Inspectoria da Despesa ..... | 429:693$748 | 22:839$228 | 452:532$976 |
| Inspectoria do Thesouro ..... | 388:755$288 | 8:878$899 | 397:634$187 |
| Inspectoria da Estatistica ..... | 182:633$965 | 357:682$146 | 540:316$111 |
| Inspectoria Commercial ..... | 81:789$086 | 5:827$486 | 87:616$572 |
| Inspectoria Adm. de Materiaes... | 1.031:361$311 | 204:872$047 | 1.236:233$358 |
| Inspectoria Technica de Materiaes. | 84:838$814 | 14:956$149 | 99:794$963 |
| Sub-Contadoria Seccional ..... | $ | 68$512 | 68$512 |
| Contadoria Central Ferroviaria... | $ | 272:000$000 | 272:000$000 |
| Junta Medica ..... | 30:656$531 | 6:336$077 | 36:992$608 |
| Secção Industrial ..... | $ | 130:953$105 | 130:953$105 |
| | 4.564:154$596 | 1.178:645$004 | 5.742:799$600 |
| Menos: — Direitos aduaneiros não pagos conforme notas de credito da C. C. C. ..... | $ | 130$000 | 130$000 |
| | 4.564:154$596 | 1.178:515$004 | 5.742:669$600 |
| *2ª. Divisão* | | | |
| Administracção ..... | 1.047:926$478 | 112:646$769 | 1.160:573$247 |
| 1ª. Inspectoria do Trafego ..... | 16.296:939$584 | 1.382:091$626 | 17.679:031$210 |
| 2ª. Inspectoria do Trafego ..... | 4.046:363$589 | 502:388$274 | 4.548:751$863 |
| 3ª. Inspectoria do Trafego ..... | 4.201:490$979 | 584:414$395 | 4.785:905$374 |
| 4ª. Inspectoria do Trafego ..... | 2.988:389$740 | 277:434$579 | 3.265:824$319 |
| 5ª. Inspectoria do Trafego ..... | 3.542:410$374 | 543:782$127 | 4.086:192$501 |
| 6ª. Inspectoria do Trafego ..... | 876:609$437 | 87:862$501 | 964:471$938 |
| 7ª. Inspectoria do Trafego ..... | 829:315$702 | 97:303$048 | 926:618$750 |
| 8ª. Inspectoria do Trafego ..... | 3.204:815$812 | 295:489$493 | 3.500:305$305 |
| 9ª. Inspectoria do Trafego ..... | 1.456:272$667 | 169:848$001 | 1.626:120$668 |
| Inspectoria de Reclamações ..... | 227:174$715 | 10:538$322 | 237:713$037 |
| Inspectoria de Materiaes ..... | 85:405$927 | 86$640 | 85:494$567 |
| Arrecadação ..... | $ | 82:000$634 | 82:000$634 |
| Serviço Chronometrico ..... | 32:780$082 | 25$600 | 32:805$682 |
| Usina de Gaz ..... | 178:284$278 | 399:611$066 | 577:895$344 |
| Lavanderia ..... | 53:909$945 | 10:721$810 | 64:631$755 |
| E. Ferro Therezopolis ..... | 225:517$088 | $ | 225:517$008 |
| | 39.293:606$317 | 4.556:246$885 | 43.849:853$202 |
| Menos: — Direitos aduaneiros não pagos, conforme notas de credito da C. C. C. ..... | — | 13:800$000 | 13:800$000 |
| | 39.293:606$317 | 4.542:446$885 | 43.836:053$202 |

**Desdobramento do Balanço Industrial** (Continuação)

| | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|
| *3ª Divisão* | | | |
| Escriptorios e dependencias ..... | 4.133:017$941 | 2.020:513$501 | 6.153:531$442 |
| *Policia e Guarda da Linha:* | | | |
| Bitola de 1,60 ..... | 1.774:199$924 | 15:707$678 | 1.789:907$602 |
| Bitola de 1,00 ..... | 842:442$398 | 9:182$902 | 851:625$300 |
| Bitola Mixta ..... | 94:867$109 | 661$350 | 95:528$459 |
| | 2.711:509$431 | 25:551$930 | 2.737:061$361 |
| *Conservação Ordinaria:* | | | |
| Bitola de 1,60 ..... | 9.438:203$828 | 3.327:450$625 | 12.765:654$452 |
| Bitola de 1,00 ..... | 5.941:830$850 | 1.207:930$436 | 7.149:761$286 |
| Bitola Mixta ..... | 523:688$859 | 205:714$719 | 729:403$578 |
| | 15.903:723$537 | 4.741:095$779 | 20.644:819$316 |
| *Conservação Extraordinaria:* | | | |
| Bitola de 1,60 ..... | 1.006:191$464 | 2.747:749$853 | 3.753:941$317 |
| Bitola de 1,00 ..... | 476:847$834 | 957:988$676 | 1.434:836$510 |
| Bitola Mixta ..... | 175:608$474 | 172:835$841 | 348:444$315 |
| | 1.658:647$772 | 3.878:574$370 | 5.537:222$142 |
| Custeio de Guerra ..... | $ | 1:564$875 | 1:564$875 |
| | 24.406:898$681 | 10.667:300$455 | 35.074:199$136 |
| Menos: — Direitos aduaneiros não pagos, conforme notas de credito da C. C. C. ..... | $ | 282:067$297 | 282:067$297 |
| | 24.406:898$681 | 10.385:233$158 | 34.792:131$839 |
| 4ª. Divisão | | | |
| *Administração Geral:* | | | |
| Administração Superior ..... | 392:218$764 | 229$876 | 392:448$640 |
| Escriptorio Central ..... | 1.898:516$813 | 82:334$077 | 1.980:850$890 |
| Posto Medico ..... | $ | 1:973$240 | 1:973$240 |
| Escola, Museu e Bibliotheca ..... | 10:181$000 | 1:620$719 | 11:801$719 |
| | 2.300:916$577 | 86:157$912 | 2.387:074$489 |

**Desdobramento do Balanço Industrial** (Continuação)

| | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|
| *Officinas:* | | | |
| Reparação do material rodante ... | 6.667:994$775 | 7.064:088$403 | 13.732:083$178 |
| Conservação do material rodante.. | 3.320:739$031 | 3.782:429$228 | 7.103:168$259 |
| Conservação das officinas ..... | 945:004$607 | 1.103:726$863 | 2.048:731$470 |
| Serviços aux. das officinas ..... | 1.658:871$456 | 2.726:199$110 | 4.385:070$566 |
| Desp. comp. officinas e armaz. .. | 3.102:753$464 | 339:244$101 | 3.441:997$565 |
| Administração das officinas ..... | 1.018:395$782 | 32:567$603 | 1.050:963$385 |
| | 16.713:759$115 | 15.048:255$308 | 31.762:014$423 |
| *Tracção:* | | | |
| Serviço da tracção a vapor ..... | 7.182:158$716 | 31.218:844$569 | 38.401:003$285 |
| Serviços aux. da tracção ..... | 4.465:878$044 | 2.795:389$577 | 7.261:267$621 |
| Despesas complem. tracção ..... | 920:881$719 | 79:654$588 | 1.000:536$307 |
| Administ. das Inspectorias ..... | 904:753$862 | 62:618$251 | 967:372$113 |
| | 13.473:672$341 | 34.156:506$985 | 47.630:179$326 |
| | 32.488:348$033 | 49.290:920$205 | 81.779:268$238 |
| Menos: — Direitos aduaneiros não pagos, conforme notas de credito da C. C. C. ..... | $ | 5.081:725$498 | 5.081:725$498 |
| Despesa indemnizada pelo Ministerio da Guerra ..... | 356:310$900 | $ | 356:310$900 |
| | 32.132:037$133 | 44.209:194$707 | 76.341:231$840 |
| *Custeio para Terceiros* | | | |
| Direcção Geral ..... | $ | $ | $ |
| 1ª. Divisão ..... | $ | 71:398$973 | 71:398$973 |
| 2ª. Divisão ..... | $ | $ | $ |
| 3ª. Divisão ..... | 66:564$095 | 33:975$766 | 100:539$861 |
| 4ª. Divisão ..... | 53:780$862 | 532:693$420 | 586:474$282 |
| | 120:344$957 | 638:068$159 | 758:413$116 |
| RESUMO | | | |
| Direcção Geral ..... | 621:814$743 | 73:771$147 | 695:585$890 |
| 1ª. Divisão ..... | 4.564:154$596 | 1.178:515$004 | 5.742:669$600 |
| 2ª. Divisão ..... | 39.293:606$317 | 4.542:446$885 | 43.836:053$202 |
| 3ª. Divisão ..... | 24.406:898$681 | 10.385:233$158 | 34.792:131$839 |
| 4ª. Divisão ..... | 32.132:037$133 | 44.209:194$707 | 76.341:231$840 |
| Custeio para Terceiros ..... | 120:344$957 | 638:068$159 | 758:413$116 |
| Contribuição para Caixa de Aposentadoria e Pensões ..... | $ | 3.007:506$174 | 3.007:506$174 |
| | 101.138:856$427 | 64.034:735$234 | 165.173:591$661 |

**Desdobramento do Balanço Industrial** (Continuação)

## VI — DESPESA DE EXERCICIOS ANTERIORES

| | | |
|---|---|---|
| Pessoal de Dezembro de 1931 ..... | | 9.224:740$932 |
| Verba 23ª. do M. da Fazenda ..... | 2.912:332$692 | |
| *Menos*: — Despesa paga á conta dessa verba, cujos materiaes foram recebidos n/ anno..... | 1.435:850$000 | 1.476:482$692 |
| Material Rodante — Ajuste ..... | | 1.952:842$281 |
| | | 12.654:065$905 |

# VII — VARIAÇÕES PATRIMONIAES

| ESPECIFICAÇÃO | Divisão | Inventario em 31-12-1931 | Augmento | Diminuição | Inventario em 31-12-1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 — PROPRIOS NACIONAES | | | | | |
| Predios | 3ª | 34.426:780$376 | $024 | $ | 34.426:780$400 |
| Fazendas | 3ª | 452:000$000 | $ | $ | 452:000$000 |
| Pedreiras | 3ª | 375:485$000 | $ | $ | 375:485$000 |
| Aguadas | 3ª | 205:800$000 | $ | $ | 205:800$000 |
| Terrenos | 3ª | 525:992$380 | $020 | $ | 525:992$400 |
| | | 35.986:057$756 | $044 | $ | 35.986:057$800 |
| 2 — ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS | | | | | |
| Estações e dependencias | 3ª | 40.957:826$689 | $011 | $ | 40.957:826$700 |
| Installações e accessorios | 3ª | 990:130$474 | $026 | $ | 990:130$500 |
| | | 41.947:957$163 | $037 | $ | 41.947:957$200 |
| 3 — VIA PERMANENTE | | | | | |
| Linha | 3ª | 509.663:446$708 | $ | $008 | 509.663:446$700 |
| Viaductos | 3ª | 4.736:952$234 | $ | $034 | 4.736:952$200 |
| Pontes | 3ª | 29.851:045$728 | $ | $028 | 29.851:045$700 |
| Pontilhões | 3ª | 4.352:490$446 | $ | $046 | 4.352:490$400 |
| Fossos | 3ª | 44:229$779 | $021 | $ | 44:229$800 |
| Boeiros e drenos | 3ª | 28.425:358$833 | $ | $033 | 28.425:358$800 |
| Vallas, valletas, etc. | 3ª | 393:937$667 | $033 | $ | 393:937$700 |
| Passagens superiores | 3ª | 2.462:933$090 | $010 | $ | 2.462:953$100 |
| Passagens inferiores | 3ª | 1.451:722$314 | $ | $014 | 1.451:722$300 |
| Tunneis | 3ª | 33.356:438$639 | $ | $039 | 33.356:438$600 |
| Muros e cercas | 3ª | 6.926:118$169 | $031 | $ | 6.926:118$200 |
| Caixas d'agua | 3ª | 3.022:079$350 | $050 | $ | 3.022:079$400 |
| Apparelhos Saxby | 3ª | 1.712:880$000 | $ | $ | 3.712:880$000 |
| A TRANSPORTAR | | 626.399:632$957 | $145 | $202 | 626.399:652$900 |

**Desdobramento do Balanço Industrial** (Continuação)

| ESPECIFICAÇÃO | Divisão | Inventario em 31-42-1931 | Augmento | Diminuição | Inventario em 31-12-1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | | 626.399:632$957 | $145 | $202 | 626.399:652$900 |
| Obras em andamento : | | | | | |
| Linhas e obras de arte | 3ª | 56.650:729$589 | 4·711:524$611 | $ | 61.362:254$200 |
| Desapropriações | » | 1.752:266$700 | $ | $ | 1.752:266$700 |
| Reflorestamento | » | 1.808:059$378 | 248:612$622 | $ | 2.056:672$000 |
| Obras projectadas | » | $ | 242:071$700 | $ | 242:001$700 |
| | | 686.610:708$624 | 5.202:139$078 | $202 | 691.812:847$500 |
| 4—INSTALLAÇÕES TELEGRAPHICAS | | | | | |
| Train dispatching | 3ª | 2.520:706$634 | $ | $034 | 2.520:706$600 |
| Installações | » | 6.394:647$745 | $ | $045 | 6.394:647$700 |
| Cabines | » | 15.174:386$668 | $032 | $ | 15.174:386$700 |
| | | 24.089:741$047 | $032 | $079 | 24.089:741$000 |
| 5—USINAS E OFFICINAS | | | | | |
| Edificios | 3ª | 23.596:079$263 | $037 | $ | 23.596:079$300 |
| Installações diversas : | | | | | |
| 2ª Divisão | 2ª | 43:652$600 | $ | $ | 43:652$600 |
| 4ª Divisão | 4ª | 3 106:421$802 | 687:077$098 | $ | 3.793:498$900 |
| Machinas fixas : | | | | | |
| 1ª Divisão | 1ª | $ | 762:662$700 | $ | 762:662$700 |
| 2ª Divisão | 2ª | 189:533$000 | $ | 78:670$000 | 110:863$000 |
| 3ª Divisão | 3ª | 466:446$661 | 70:600$039 | $ | 537:046$700 |
| 4ª Divisão | 4ª | 18.297:054$178 | 156:692$322 | $ | 18.453:746$500 |
| Machinas portateis e ferramentas : | | | | | |
| 1ª Divisão | 1ª | 1.002:127$299 | $ | 317:330$599 | 684:796$700 |
| 2ª Divisão | 2ª | 91:205$426 | $ | 16:009$426 | 75:196$000 |
| 3ª Divisão | 3ª | 1.170:234$529 | 58:744$171 | $ | 1.228:978$700 |
| 4ª Divisão | 4ª | 2.995:961$497 | 86:241$403 | $ | 3.082:202$900 |
| A transportar | | 50.958:716$255 | 1.822:017$770 | 1.022:677$185 | 51.368:724$000 |

**Desdobramento do Balanço Industrial** (Continuação)

| ESPECIFICAÇÃO | Divisão | Inventario em 31-12-1931 | Augmento | Diminuição | Inventario em 31-12-1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | | 50.958:716$255 | 1.822:017$770 | 1.022:677$185 | 51.368:724$000 |
| Obras não especificadas: | | | | | |
| 2ª Divisão | 2ª | 7:840$000 | $ | 7:840$000 | $ |
| 4ª Divisão | 4ª | 769:007$960 | $ | 602:827$160 | 166:180$800 |
| Stock de materiaes: | | | | | |
| 1ª Divisão | 1ª | $ | 4:447$500 | $ | 4:447$500 |
| 2ª Divisão | 2ª | 951:363$887 | $ | 747:911$487 | 203:452$400 |
| 3ª Divisão | 3ª | $ | 5:017$900 | $ | 5:017$900 |
| Obras em andamento: | | | | | |
| 1ª Divisão | 1ª | $ | 127:897$300 | $ | 127:897$300 |
| 2ª Divisão | 2ª | 480:714$851 | $ | 480:714$851 | $ |
| 3ª Divisão | 3ª | 3.183:342$491 | 532:731$509 | $ | 3.716:074$000 |
| 4ª Divisão | 4ª | 3.126:191$011 | 24:426$289 | $ | 3.150:617$300 |
| | | 59.477:176$455 | 2.516:538$268 | 2.251:303$523 | 59.742:411$200 |
| 6—MATERIAL RODANTE | | | | | |
| Locomotiva bitola larga | 4ª | 39.581:725$005 | 59:999$995 | $ | 39.641:725$000 |
| Locomotiva bitola estreita | » | 19.520:554$782 | $ | 79:344$482 | 19.441:210$300 |
| Carros de passageiros bitola larga | » | 39.597:870$035 | $ | 1.124:313$235 | 38.473:556$800 |
| Carros de passageiros bitola estreita | » | 14.348:463$707 | 22:999$993 | $ | 14.371:463$700 |
| Vagões bitola larga | » | 37.300:364$671 | 2.058:993$729 | $ | 39.359:358$400 |
| Vagões bitola estreita | » | 12.002:455$775 | $ | 45:379$975 | 11.957:075$800 |
| Guindastes | » | 704:153$726 | $ | 283:338$326 | 420:815$400 |
| Automotrizes bitola larga | » | 2.052:000$000 | $ | $ | 2.052:000$000 |
| Automotrizes bitola estreita | » | 3.896:839$224 | $ | 1.001:215$624 | 2.895:623$600 |
| Automoveis de linha e trolys | 3ª | 1.174:941$128 | 14:166$072 | $ | 1.189:107$200 |
| | | 170.179:368$053 | 2.156:159$789 | 2.533:591$642 | 169.801:936$200 |
| 7—MATERIAL EM STOCK | | | | | |
| Almoxarifados | 1ª | 6.827:823$535 | 1.900:892$965 | $ | 8.728:716$500 |
| 2ª Divisão | 2ª | $ | 1.059:573$100 | $ | 1.059:573$100 |
| 3ª Divisão | 3ª | 13 726:560$127 | 1.915:112$273 | $ | 15.641:672$400 |
| 4ª Divisão | 4ª | 37.107:687$680 | $ | 7 348:141$080 | 29.759:546$600 |
| | | 57.662:071$342 | 4.875:578$338 | 7.348:141$080 | 55.189:508$600 |

**Desdobramento do Balanço Industrial** (Continuação)

| ESPECIFICICAÇÃO | Divisão | Inventario em 31-12-1931 | Augmento | Diminuição | Iuventario em 31-12-1931 |
|---|---|---|---|---|---|
| **8 — MATERIAL RONDANTE — AJUSTES** | | | | | |
| Locomotivas bitola larga | 4ª | 16.584:564$420 | 158:165$980 | $ | 16.742:730$400 |
| Locomotivas bitola estreita | » | 4.510:922$521 | 53:369$879 | $ | 4.564:292$400 |
| Carros bitola larga | » | 9.557:049$520 | $ | $020 | 9 557:049$500 |
| Carros bitola estreita | » | 18.729:589$289 | 163:245$311 | $ | 18.892:834$600 |
| Vagões bitola larga | » | 6.613:233$977 | 81:000$023 | $ | 6.694:234$000 |
| Guindastes bitola larga | » | 2.897:785$696 | 821:959$804 | $ | 3.719:745$500 |
| Guindastes bitola estreita | » | 1.394:836$356 | 323:508$844 | $ | 1.718:345$200 |
| Carros Well bitola larga | » | 154:579$249 | 54:639$951 | $ | 209:219$200 |
| Aferidor de Balanças | » | 169:919$802 | 60:959$998 | $ | 230:879$800 |
| Apparelhos Simplex | » | 265:497$978 | 197:381$122 | $ | 462:879$100 |
| Carros Dynamometros | » | 954:393$392 | 346:640$008 | $ | 1.301:033$400 |
| **9 — MOVEIS E UTENSILIOS** | | 61.832:372$200 | 2.260:870$920 | $020 | 64.093:243$100 |
| 1ª Divisão | 1ª | 2.216:660$042 | $ | 410:995$742 | 1.805:664$300 |
| 2ª Divisão | 2ª | 2.354:325$840 | $ | 44:434$440 | 2.309:891$400 |
| 3ª Divisão | 3ª | 1.566:428$913 | 35:682$287 | $ | 1.602:111$200 |
| 4ª Divisão | 4ª | 3.832:272$101 | 227:630$799 | $ | 4.059:902$900 |
| **10 — LIVROS E INSTRUMENTOS DE ENGENHARIA** | | 9.969:686$896 | 263:313$086 | 455:430$182 | 9 777:569$800 |
| 1ª Divisão | 1ª | 19:649$000 | 5:665$000 | $ | 25:314$000 |
| 3ª Divisão | 3ª | 214:302$959 | $041 | $ | 214:303$000 |
| 4ª Divisão | 4ª | 11:144$000 | $ | $ | 11:144$000 |
| **11 — MATERIAL ENCOSTADO** | | 245:095$959 | 5:665$041 | $ | 250:761$000 |
| 1ª Divisão | 1ª | 477$960 | 331$540 | $ | 809$500 |
| **12 — MATERIAL EM TRANSITO** | | | | [illegible] | [illegible] |
| 1ª Divisão | 1ª | $ | 33:606$200 | $ | 33:606$200 |
| 2ª Divisão | 2ª | 156.727$600 | 129.349$291 | $ | 286:076$900 |
| A transportar | | 156.727$600 | 162:955$491 | $ | 319:683$100 |

| ESPECIFICAÇÃO | Divisão | Inventario em 31-12-1931 | Augmento | Diminuição | Inventario em 31-12-1932 |
|---|---|---|---|---|---|
| Transporte | | 156:727$609 | 162:955$491 | $ | 319:683$100 |
| 3ª Divisão | 3ª | 2.830:324$576 | $ | 346:475$476 | 2.483:849$100 |
| 4ª Divisão | 4ª | 256:484$698 | 6.667:393$402 | $ | 6.923:878$100 |
| | | 3.243:536$883 | 6.830:348$893 | 346:475$476 | 9.727:410$300 |
| 13 — SEMOVENTE | | | | | |
| 3ª Divisão | 3ª | 3:340$000 | $ | $ | 3:340$000 |
| 14 — VEHICULOS | | | | | |
| 1ª Divisão | 1ª | 379:058$000 | 13:384$900 | $ | 392:442$900 |
| 15 — BENS A CARGO DE TERCEIROS | | | | | |
| 1ª Divisão | 1ª | 591:031$750 | $050 | $ | 591:031$800 |
| 2ª Divisão | 2ª | 127:417$800 | $ | $ | 127:417$800 |
| 4ª Divisão | 4ª | 2.131:168$260 | 438:373$540 | $ | 2.569:541$800 |
| | | 2.849:617$810 | 438:373$540 | $ | 3.287:991$400 |
| 16 — MATERIAL FLUCTUANTE | | | | | |
| 3ª Divisão | 3ª | 5:976$700 | $ | $ | 5:976$700 |
| 17 — RESPONSABILIDADES A APURAR | | | | | |
| 2ª Divisão | 2ª | $ | 939$000 | $ | 939$000 |
| 3ª Divisão | 3ª | 409:046$437 | $ | 408:167$937 | 878$500 |
| 4ª Divisão | 4ª | 40:010$518 | 4:687$682 | $ | 44:698$200 |
| | | 449:056$955 | 5:626$682 | 408:167$937 | 46:515$700 |
| TOTAL | | 1.154.931:299$803 | 24.568:330$238 | 13.343:110$141 | 1.166.156:519$900 |

# CUSTEIO INDUSTRIAL DOS SERVIÇOS NOS EXERCICIOS DE 1900 a 1932

**QUADRO N. 13**

| EXERCICIOS | 1ª DIVISÃO | 2ª DIVISÃO | 3ª DIVISÃO | 4ª DIVISÃO | | TOTAES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Administração | Trafego | Linha | (1) Tracção | Officinas | (2) |
| 1900 | 963:912$579 | 8.550:592$974 | 6.615:244$432 | 6.882:425$793 | 4.241:543$390 | 27.253:719$168 |
| 1905 | 1.069:058$744 | 9.204:976$170 | 7.518:226$412 | 7.251:241$160 | 4.187:317$138 | 29.230:819$624 |
| 1910 | 1.428:681$742 | 12.953:689$692 | 8.667:335$412 | 9.782:110$619 | 6.373:900$497 | 39.205:717$762 |
| 1915 | 3.111:095$626 | 17.065:897$565 | 9.612:312$838 | 18.281:973$463 | 8.183:429$940 | 56.254:709$432 |
| 1920 | 3.053:148$066 | 23.305:224$725 | 16.960:571$994 | 42.024:078$266 | 15.042:569$ 78 | 100.385:5[illegible]28$229 |
| 1921 | 3.431:451$615 | 24.717:194$501 | 18.474:252$097 | 47.621:773$829 | 17.549:146$485 | 111.793:818$527 |
| 1922 | 3.706:899$697 | 29.137:555$568 | 25.190:239$763 | 30.62[illegible]:982$550 | 19.284:554$486 | 107.945:2[illegible]2$064 |
| 1923 | 3.838:420$089 | 32.057:436$737 | 22.254:898$859 | 36.495:155$,09 | 23 209:087$722 | 117.854:999$116 |
| 1924 | 4.229:724$311 | 34.634:412$997 | 23.745:402$593 | 42.787:801$854 | 25.911:251$513 | 131.308:593$268 |
| 1925 | 4.767:883$836 | 38.745:075$956 | 28.816:506$299 | 42.975:687$712 | 30.811:463$539 | 146.116:617$342 |
| 1926 | 4.983:864$214 | 43.489:980$209 | 34.768:325$782 | 47.323:353$883 | 33.131:003$401 | 163.996:527$489 |
| 1927 | 6.987:101$531 | 47.406:974$060 | 41.739:384$442 | 63.925:318$415 | 40.320:943$307 | 199.609:721$755 |
| 1928 | 7.243:977$429 | 47.298:782$034 | 39.661:806$389 | 51.693:376$849 | 37.252:192$429 | 183.150:135$130 |
| 1929 | 9.038:598$449 | 51.860:938$257 | 38.299:400$481 | 43.456:674$146 | 38.471:934$190 | 181.127:545$523 |
| 1930 | 9.526:668$354 | 52.276:246$620 | 38.883:097$630 | 46.870:182$153 | 37.600:585$410 | 185.156:780$065 |
| 1931 (3) | 7.265:965$347 | 48.907:271$246 | 34.146:089$208 | 44.180:059$084 | 35.039:691$326 | 170.539:076$211 |
| 1932 (4) | 6.438:255$490 | 43.836:053$202 | 34.792:131$839 | 46.282:853$822 | 30.058:378$018 | 161.407:672$371 |

NOTA — 1—Inclusive as baixas de material rodante.

2—Excluidas as despesas de obras para terceiros, as de custeio administrativo da 6ª Divisão e as de contribuição para a Caixa de Aposentadoria e Pensões.

3—Inclusive a Estrada de Ferro Rio d'Ouro

4—Inclusive a Estrada de Ferro Therezopolis

# MOVIMENTO PATRIMONIAL

MOVIMENTO PATRIMONIAL

# RESUMO DO BALANÇO DO ACTIVO E PASSIVO NOS EXERCICIOS DE 1931 E 1932

**QUADRO N. 14**

| ACTIVO | | | PASSIVO | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Titulos** | **1931** | **1932** | **Titulos** | **1931** | **1932** |
| 1 Proprios Nacionaes ..... | 35.986:057$756 | 35.986:057$800 | 1 Thesouro Nacional, c/ de Patrimonio ..... | 1.140.118:819$720 | 1.166.825:772$366 |
| 2 Estações e Postos Telegraphicos ..... | 41.947:957$163 | 41.947:957$200 | 2 Credores Diversos ..... | 27.470:569$575 | 25.221:392$961 |
| 3 Via Permanente ..... | 686.610:708$624 | 691.812:847$500 | | | |
| 4 Installações Telegraphicas.. | 24.089:741$047 | 24.089:741$000 | | | |
| 5 Usinas e Officinas ..... | 59.477:176$455 | 59.742:411$200 | | | |
| 6 Material Rodante ..... | 170.179:368$053 | 169.801:936$200 | | | |
| 7 Material Rodante—Ajuste.. | 61.832:372$200 | 64.093:243$100 | | | |
| 8 Material em Stock ..... | 57.662:071$342 | 55.189:508$600 | | | |
| 9 Moveis e Utensilios ..... | 9.909:686$896 | 9.777:569$800 | | | |
| 10 Livros e Instr. de Engenharia ..... | 245:095$959 | 250:761$000 | | | |
| 11 Material Encost. (sucata).. | 477$960 | 809$500 | | | |
| 12 Material em Transito ..... | 3.243:536$883 | 9.727:410$300 | | | |
| 13 Semoventes ..... | 3:340$000 | 3:340$000 | | | |
| 14 Vehiculos ..... | 379:058$000 | 392:442$900 | | | |
| 15 Bens a Cargo de Terceiros.. | 2.849:617$810 | 3.287:991$400 | | | |
| 16 Material Fluctuante ..... | 5:976$700 | 5:976$700 | | | |
| 17 Responsabilidades a Apurar. | 449:056$955 | 46:515$700 | | | |
| 18 Devedores Diversos ..... | 11.247:312$391 | 5.699:200$947 | | | |
| 19 Valores Pertenc. á União... | 5:000$000 | 1.715:560$000 | | | |
| 20 Bens Patrimoniaes da E. F. Rio d'Ouro ..... | 1.405:777$101 | 1.153:615$933 | | | |
| 21 Bens Patrimoniaes da E. F. Therezopolis ..... | $ | 17.226:824$887 | | | |
| 22 Estações, c/ de Caixa ..... | $ | 95:443$800 | | | |
| | 1.167.589:389$295 | 1.192.047:165$467 | | 1.167.589:389$295 | 1.192.047:165$467 |
| **Contas de Compensação** | | | **Contas de Compensação** | | |
| 23 Contas Correntes — Renda a Liquidar ..... | 1.389:954$348 | 1.820:303$035 | 3 Renda a Liquidar ..... | 2.746:700$000 | 1.820:303$035 |
| 24 Caixa de Dep. de Cauções em Titulos ..... | 2.746:700$000 | 2.603:337$000 | 4 Depositos e Cauções em Titulos ..... | 1.389:954$348 | 2.603.337$000 |
| | 1.171.726:043$643 | 1.196.470:805$502 | | 1.171.726:043$643 | 1.196.470:805$502 |

# BALANÇO DO ACTIVO E PASSIVO

## ACTIVO

QUADRO N. 15

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **1 — PROPRIOS NACIONAES** | | | | |
| Predios | — | — | 34.426:780$400 | — |
| Fazendas | — | — | 452:000$000 | — |
| Pedreiras | — | — | 375:485$000 | — |
| Aguadas | — | — | 205:800$000 | — |
| Terrenos | — | — | 525:992$400 | 35.986:057$800 |
| **2 — ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRAPHICOS** | | | | |
| Estações e dependencias | — | — | 40.957:826$700 | — |
| Installações e accessorios | — | — | 990:130$500 | 41.947:957$200 |
| **3 — VIA PERMANENTE** | | | | |
| Linha | — | 509.663:446$700 | — | — |
| **Obras de arte:** | | | | |
| Viaductos | 4.736:952$200 | — | — | — |
| Pontes | 29.851:045$700 | — | — | — |
| Pontilhões | 4.352:490$400 | — | — | — |
| Fossos | 44:299$800 | — | — | — |
| Boeiros e drenos | 28.425:358$800 | — | — | — |
| Vallas, valletas, etc. | 393:937$700 | — | — | — |
| Passagens superiores | 2.462:953$100 | — | — | — |
| Passagens inferiores | 1.451:722$300 | — | — | — |
| Tunneis | 33.356:438$600 | — | — | — |
| Muros e cercas | 6.026:118$200 | — | — | — |
| Caixas d'agua | 3.022:079$400 | — | — | — |
| Apparelhos Saxby | 1.712:880$000 | 116.736:206$200 | — | — |
| **Obras em andamento:** | | | | |
| Desapropriações | 1.752:266$700 | — | — | — |
| Linhas e Obras de Arte | 61.362:254$200 | — | — | — |
| Reflorestamento | 2.056:672$000 | — | — | — |
| Obras projectadas | 242:001$700 | 65.413:194$600 | — | 691.812:847$500 |
| **4 — INSTALLAÇÕES TELEGRAPHICAS** | | | | |
| Train dispatching | — | — | 2.520:706$600 | — |
| Installações diversas | — | — | 6.394:647$700 | — |
| Cabines | — | — | 15.174:386$700 | 24.089:741$000 |
| A transportar | | — | — | 793.836:603$500 |

**Balanço do Activo e Passivo** (Continuação)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Transporte ..... | — | — | — | 793.836:603$500 |
| 5 — USINAS E OFFICINAS | | | | |
| Edificios ..... | — | — | 23.596:079$300 | — |
| **Installações diversas:** | | | | |
| 2ª. Divisão ..... | — | 43:652$600 | — | — |
| 4ª. Divisão ..... | — | 3.793:498$900 | 3.837:151$500 | — |
| **Machinas fixas:** | | | | |
| 1ª. Divisão.. ..... | — | 762:662$700 | — | — |
| 2ª. Divisão ..... | — | 110:863$000 | — | — |
| 3ª. Divisão ..... | — | 537:046$700 | — | — |
| 4ª Divisão ..... | — | 18.453:746$500 | 19.864:318$900 | — |
| **Machinas portateis e ferramentas:** | | | | |
| 1ª. Divisão ..... | — | 684:796$700 | — | — |
| 2ª. Divisão ..... | — | 75:196$000 | — | — |
| 3ª. Divisão ..... | — | 1.228:978$700 | — | — |
| 4ª. Divisão ..... | — | 3.082:202$900 | 5.071:174$300 | — |
| **Obras não especificadas:** | | | | |
| 4ª. Divisão ..... | — | — | 166:180$800 | — |
| **Stock de materiaes:** | | | | |
| 1ª. Divisão ..... | — | 4:447$500 | — | — |
| 2ª. Divisão ..... | — | 203:452$400 | — | — |
| 3ª. Divisão ..... | — | 5:017$900 | 212:917$800 | — |
| **Obras em andamento:** | | | | |
| 1ª. Divisão ..... | — | 127.897$300 | — | — |
| 3ª. Divisão ..... | — | 3.716:074$000 | — | — |
| 4ª. Divisão ..... | — | 3.150:617$300 | 6.994:588$600 | 59.742:411$200 |
| 6 — MATERIAL RODANTE | | | | |
| Locomotivas BL ..... | — | — | 39.641:725$000 | — |
| Locomotivas BE ..... | — | ..... | 19.441:210$300 | — |
| Carros de passageiros BL. | — | — | 38.473:556$800 | — |
| Carros de passageiros BE. | — | — | 14.371:463$700 | — |
| Vagões BL ..... | — | — | 39.359:358$400 | — |
| Vagões BE ..... | — | — | 11.957:075$800 | — |
| A transportar ..... | — | | 163.244:390$000 | 853.579:014$700 |

**Balanço do Activo e Passivo** (Continuação)

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Transporte ..... | — | — | — | — | 163.244:390$000 | 853.579:014$700 |
| Guindastes ..... | — | — | — | — | 420:815$400 | — |
| Automotrizes BL ..... | — | — | — | — | 2.052:000$000 | — |
| Automotrizes BE ..... | — | — | — | — | 2.895:623$600 | — |
| Automoveis de Linha .... | — | — | — | — | 1.189:107$200 | 169.801:936$200 |
| 7 — MATERIAL RODANTE — AJUSTES | | | | | | |
| Locomotivas BL ..... | — | — | — | — | 16.742:730$400 | — |
| Locomotivas BE ..... | — | — | — | — | 4.564:292$400 | — |
| Carros BL ..... | — | — | — | — | 9.557:049$500 | — |
| Vagões BL ..... | — | — | — | — | 18.892:834$600 | — |
| Vagões BE ..... | — | — | — | — | 6.694:234$000 | — |
| Guindastes BL ..... | — | — | — | — | 3.719:745$500 | — |
| Guindastes BE ..... | — | — | — | — | 1.718:345$200 | — |
| Carros Well BL ..... | — | — | — | — | 209:219$200 | — |
| Aferidor de Balanças.... | — | — | — | — | 230:879$800 | — |
| Apparelhos Simplex ..... | — | — | — | — | 462:879$100 | — |
| Carros Dynamometros.... | — | — | — | — | 1.301:033$400 | 64.093:243$100 |
| 8 — MATERIAL EM STOCK | | | | | | |
| 1ª. Divisão ..... | — | — | — | — | 8.624:271$500 | — |
| 1ª. Divisão — combustivel | — | — | — | — | 104:445$000 | — |
| 2ª. Divisão ..... | — | — | — | — | 1.059:573$100 | — |
| 3ª. Divisão ..... | — | — | — | — | 15.641:672$400 | — |
| 4ª. Divisão ..... | — | — | — | — | 29.759:546$600 | 55.189:508$600 |
| 9 — MOVEIS E UTENSILIOS | | | | | | |
| 1ª. Divisão ..... | | | | | 1.805:664$300 | — |
| 2ª. Divisão ..... | | | | | 2.309:891$400 | — |
| 3ª. Divisão ..... | | | | | 1.602:111$200 | — |
| 4ª. Divisão ..... | | | | | 4.059:902$900 | 9.777:560$800 |
| 10 — LIVROS E INSTRUMENTOS DE ENGENHARIA | | | | | | |
| 1ª. Divisão ..... | | | | | 25:314$000 | — |
| 3ª. Divisão ..... | | | | | 214:303$000 | — |
| 4ª. Divisão ..... | | | | | 11:144$000 | 250:761$000 |
| 11 — MATERIAL ENCOSTADO | | | | | | |
| 1ª. Divisão ..... | | | | | — | 809$500 |
| A transportar ..... | | | | | — | 1.152.692:842$900 |

**Balanço do Activo e Passivo** (Continuação)

| | | |
|---|---|---|
| Transporte | — | 1.152.692:842$900 |
| **12 — MATERIAL EM TRANSITO** | | |
| 1ª. Divisão | 33:606$200 | — |
| 2ª. Divisão | 286:076$900 | — |
| 3ª. Divisão | 2.483:849$100 | — |
| 4ª. Divisão | 6.923:878$100 | 9.727:410$300 |
| **13 — SEMOVENTES** | | |
| 3ª. Divisão | — | 3:340$000 |
| **14 — VEHICULOS** | | |
| 1ª. Divisão | | 392:442$900 |
| **15 — BENS A CARGO DE TERCEIROS** | | |
| 1ª. Divisão | 591:031$800 | — |
| 2ª. Divisão | 127:417$800 | — |
| 4ª. Divisão | 2.569:541$800 | 3.287:991$400 |
| **16 — MATERIAL FLUCTUANTE** | | |
| 3ª. Divisão | | 5:976$700 |
| **17 — RESPONSABILIDADES A APURAR** | | |
| 2ª. Divisão | 939$000 | — |
| 3ª. Divisão | 878$500 | — |
| 4ª. Divisão | 44:698$200 | 46:515$700 |
| **18 — DIVERSOS RESPONSAVEIS, C/ ANTIGA** | | |
| Annexo n. 1 A | — | 2.362:230$467 |
| **19 — DIVERSOS RESPONSAVEIS, C/ DE PATRIMONIO** | | |
| Annexo n. 2 A | — | 3.087:565$534 |
| **20 — MATERIAL, C/ DE PERMUTA** | | |
| Annexo n. 3 A | — | 45:673$204 |
| **21 — MATERIAL EMPRESTADO A TERCEIROS** | | |
| Annexo n. 4 A | — | 106:278$484 |
| **22 — CONTAS CORRENTES** | | |
| Annexo n. 5 A | — | 97:453$258 |
| A transportar | — | 1.171:855:720$847 |

**Balanço do Activo e Passivo** (Continuação)

| | | |
|---|---|---|
| Transporte | — | 1.171.855:720$847 |
| 23 — VALORES PERTENCENTES Á UNIÃO | | |
| Saldo desta conta | — | 1.715:560$000 |
| 24 — BENS PATRIMONIAES DA E. F. RIO D'OURO | | |
| Idem, idem | — | 1.153:615$033 |
| 25 — BENS PATRIMONIAES DA E. F. THEREZOPOLIS | | |
| Idem, idem | — | 17.226:824$887 |
| ESTAÇÕES, C/ DE CAIXA | | |
| Idem, idem | — | 95:443$800 |
| | — | 1.192.047:165$467 |
| CONTAS DE COMPENSAÇÃO | | |
| Contas Correntes — Renda a liquidar | 1.820:303$035 | — |
| Caixa de Depositos e Cauções em Titulos | 2.603:337$000 | 4.423:640$035 |
| | — | 1.196.470:805$502 |

**Balanço do Activo e Passivo** (Fim) .

PASSIVO

| | | |
|---|---|---|
| 1 — THESOURO NACIONAL, C/ DE PATRIMONIO | | |
| Saldo desta conta ..... | — | 1.166.825:772$506 |
| 2 — FORNECEDORES DE MATERIAL RODANTE — AJUSTE | | |
| Annexo n. 6 A ..... | — | 423:338$940 |
| 3 — FORNECIMENTOS A PAGAR | | |
| Annexo n. 7 A ..... | — | 1.416:494$168 |
| 4 — PESSOAL A PAGAR | | |
| Annexo n. 8 A ..... | — | 12.823:614$296 |
| 5 — MATERIAL, C/ DE PERMUTA | | |
| Annexo n. 9 A ..... | — | 231:276$779 |
| 6 — DEPOSITOS DE DIVERSAS ORIGENS | | |
| Annexo n. 10 A ..... | — | 4.199:767$274 |
| 7 — DEPOSITOS — RESTOS A PAGAR | | |
| Annexo n. 11 A ..... | — | 1:628$508 |
| 8 — CONTAS CORRENTES | | |
| Annexo n. 12 A ..... | — | 851:637$235 |
| 9 — CONSIGNAÇÕES | | |
| Annexo n. 13 A ..... | — | 358:936$008 |
| 10 — ANTECIPAÇÃO DE MATERIAL | | |
| Saldo desta conta ..... | — | 1.992:091$987 |
| 11 — CAIXA DE AP. E PENSÕES, C/ CONT. CENTRAL | | |
| Idem, idem ..... | — | 2.922:607$766 |
| CONTAS DE COMPENSAÇÃO | | 1.192.047:165$467 |
| Renda a Liquidar ..... | 1.820:303$035 | — |
| Depositos e Cauções em Titulos ..... | 2.603:337$000 | 4.423:640$035 |
| | | 1.196.470:805$502 |

**Desdobramento do Balanço do Activo e Passivo**

1 A — DIVERSOS RESPONSAVEIS, C/ ANTIGA

| | |
|---|---|
| Cia. União Sorocabana | 236:770$282 |
| E. de Ferro Leopoldina — Antiga | 80:720$487 |
| Nova E. F. Juiz de Fóra a Piau | 688:964$440 |
| The Leopoldina Railway C°. Ltd. | 31:826$896 |
| Camara Municipal do Estado de Minas | 2:030$490 |
| Estado de Matto Grosso | 6:364$250 |
| Prefeitura do Districto Federal | 525:272$964 |
| Repartição de Aguas e Obras Publicas — E. S. Paulo | 100$000 |
| Renda a cobrar | 778:289$257 |
| Bento Martins de Sá | 2:533$861 |
| Cia. Sanatorio de Barbacena | 4:972$604 |
| Cia. Brasileira de Carbureto de Calcio | 2:109$279 |
| Edmundo Costa | 472$000 |
| Francisco Pereira (Dr.) | 1:303$057 |
| | 2.362:230$467 |

2 A — DIVERSOS RESPONSAVEIS, C/ DE PATRIMONIO

*1ª. Divisão*

| | |
|---|---|
| Flavio Falcão | 6:028$200 |

*2ª. Divisão*

| | |
|---|---|
| Abrahão Canuto Alves | 650$000 |

*4ª. Divisão*

| | |
|---|---|
| Agerino de Moraes Maciel | 39:817$153 |
| Aguinaldo Vieira Machado | 16:980$123 |
| Alfredo de Freitas Guimarães | 20:431$767 |
| Alipio J. Ferreira | 5$520 |
| Antonio Torres de Araujo | 2:694$740 |
| Benjamim Collares Carreira | 84:475$730 |
| Bento da Silva Benevides | 27:687$374 |
| Bernardino Manoel de Freitas | 50:978$966 |
| Gastão Baptista Pereira | 225:944$169 |
| Hilario Soller Peçanha da Silva | 12:089$883 |
| João Simões de Oliveira | 16:703$709 |
| Luiz Pereira Barbosa | 72:548$369 |
| Manoel de Andrade Ribeiro | 38:219$032 |
| Nestor de A. Ribeiro | 678$008 |
| Orlandino Cesar Fernandes | 5:591$658 |
| Raul Barbosa de Sá | 108$416 |
| Waldemar Paes | 3:756$747 |
| Antonio Torres de Araujo | 268:446$911 |
| A transportar | 893:837$136 |

**Desdobramento do Balanço do Activo e Passivo** (Continuação)

| | |
|---|---|
| Transporte | 893:837$136 |

*3ª. Divisão*

| | |
|---|---|
| Cia Mineração Brasil "Cobrasil" | 126:424$243 |
| Alfredo Hemeterio Vieira de Magalhães | 212:924$276 |
| Durval Tavares de Albuquerque | 3:127$660 |
| Jorge de Oliveira Tinoco | 971:990$565 |
| Luiz Ramos Quitito | 317:734$271 |
| Ary K. de Assis | 309:366$215 |
| Mario Cabral | 252:161$168 |
| | 3.087:565$534 |

3 A — MATERIAL, C/ DE PERMUTA

*4ª. Divisão*

| | |
|---|---|
| Trajano de Medeiros & Cia. | 14:333$270 |
| A. Thun & Cia. | 61$500 |
| Rede de Viação Sul Mineira | 7:575$290 |
| V. de Magalhães & Cia. | 18:384$606 |
| Ribeiro Costa & Cia. | 95$400 |
| E. F. Rio d'Ouro | 5:223$138 |
| | 45:673$204 |

4 A — MATERIAL EMPRESTADO A TERCEIROS

| | |
|---|---|
| Estrada de Ferro Rio d'Ouro | 86:668$184 |
| Estrada de Ferro Therezopolis | 301$000 |

*6ª. Divisão*

| | |
|---|---|
| Rogelio Santiago | 19:309$300 |
| S. Paulo | 106:278$484 |

5 A — CONTAS CORRENTES

**Contas Correntes Trafego Mutuo:**

| | |
|---|---|
| S. Paulo Railway Cº. | 97:453$258 |

6 A — FORNECEDORES DE MATERIAL RODANTE, C/ DE AJUSTES

| | |
|---|---|
| S. A. Railway Equipment Cº. of Brasil | 423:338$940 |

**Desdobramento do Balanço do Activo e Passivo** (Continuação)

7 A — FORNECEDORES A PAGAR

| | | |
|---|---|---|
| 1923 | 4:672$162 | — |
| 1924 | 74:995$118 | — |
| 1925 | 11:929$607 | — |
| 1926 | 194:367$279 | — |
| 1927 | 152:476$670 | — |
| 1928 | 28:582$510 | — |
| 1929 | 79:469$270 | — |
| 1930 | 314:383$594 | — |
| 1932 | 555:617$958 | 1.416:494$168 |

8 A — PESSOAL A PAGAR

| | | |
|---|---|---|
| 1932 | — | 12.823:614$266 |

9 A — MATERIAL, C/ DE PERMUTA

| | | |
|---|---|---|
| Estrada de Ferro Therezopolis | — | 212:163$436 |
| Cia. Brasileira Material Rodante | — | 988$964 |
| A mesma | — | 11:551$719 |
| Fonseca Almeida & Cia. | — | 6:572$660 |
| | — | 231:276$779 |

10 A — DEPOSITOS DE DIVERSAS ORIGENS

| | | |
|---|---|---|
| Caixa dos Ferroviarios (1,5 %) | — | 844:747$201 |
| Cauções de propostas | — | 36:109$300 |
| Cauções de contractos | — | 46:392$620 |
| Cauções diversas | — | 260:035$144 |
| Conselho Nacional do Trabalho (Taxa 3 %) | — | 21:612$834 |
| Deposito para quem de direito | — | 628:071$902 |
| **Gratificações pelos Estados:** | | |
| Prefeitura do Districto Federal | 3:115$086 | — |
| Estado do Rio de Janeiro | 16:160$234 | — |
| Estado de S. Paulo | 17:324$898 | — |
| Estado de Minas Geraes | 22:904$684 | 59:504$902 |
| Gratificações em Suspenso | — | 10:902$134 |
| **Multas abonadas a Empregados:** | | |
| Estado do Rio de Janeiro | 3:252$320 | — |
| Estado de Minas Geraes | 1:273$800 | — |
| Prefeitura do Districto Federal | 122$750 | 4:648$870 |
| A transportar | — | 1.912:024$907 |

**Desdobramento do Balanço do Activo e Passivo** (Continuação)

| | | |
|---|---|---|
| Transporte | — | 1.912:024$907 |
| Valores Depositados | — | 931:658$529 |
| Vencimentos não Reclamados | — | 397:593$685 |
| Fianças de Carregador | — | 59:100$000 |
| Dep. da E. F. Therezopolis | — | 9:147$934 |
| S. A. Railway Equipmant of Brasil | — | 234:360$000 |
| Impostos p/c de Terceiros | | |
| Estado do Rio de Janeiro | 418:980$508 | — |
| Estado de Minas Geraes | 236:901$711 | 655:882$219 |
| ..... | — | 4.199:767$274 |

11 A — DEPOSITOS — RESTOS A PAGAR

| | | |
|---|---|---|
| 1923 | — | 1:628$508 |

12 A — CONTAS CORRENTES

**Contas Correntes T. M.**

| | | |
|---|---|---|
| Contadoria Central Ferroviaria | — | 811:487$500 |
| Pestana & Cia. | — | 5:995$880 |
| Repartição Geral dos Telegraphos | — | 34:153$855 |
| | | 851:637$235 |

13 A — CONSIGNAÇÕES

| | |
|---|---|
| Associação Beneficente dos Jornaleiros da Maritima | 262$300 |
| Associação Beneficente dos Praticantes | 768$500 |
| Associação B. dos Guarda Freios | 1:579$000 |
| Associação Civil e Militar Beneficente | 1:170$700 |
| Associação dos Funccionarios Publicos Civis | 3:362$900 |
| Associação Geral de Auxilios Mutuos | 12:939$200 |
| Associação Militar do Brasil | 202$000 |
| Assistencia Judiciaria Ferroviaria | 4:104$300 |
| Banco do Credito Popular | 160$000 |
| Banco dos Funccionarios Publicos | 62:712$250 |
| Banco Central Brasileiro | 208$000 |
| Caixa A. da Classe Telegraphica | 1:105$800 |
| Caixa Aux. S. I. Empregados do Movimento | 7:710$654 |
| Caixa Economica do Rio de Janeiro | 21:286$900 |
| Caixa Economica de Bello Horizonte | 3:577$800 |
| Caixa Funeraria da 4ª. Divisão | 970$500 |
| Caixa dos Ferroviarios | 188:786$401 |
| Caixa Geral do Pessoal Jornaleiro | 11:893$346 |
| Centro B. Civil e Militar | 3:923$900 |
| Club Atlectico Central | 688$000 |
| Club dos Funccionarios Publicos | 165$000 |
| Confederação dos Ferroviarios do Brasil | 8:185$000 |
| A transportar | 335:762$451 |

**Desdobramento do Balanço do Activo e Passivo** (Continuação)

| | |
|---|---|
| Transporte | 335:762$451 |
| Cooperativa Geral do Brasil | 600$000 |
| Cooperativa Militar do Brasil | 298$700 |
| Instituto de Previdencia da União | 1:156$200 |
| Montepio dos Servidores do Estado | 5:835$100 |
| Sociedade Anonyma "A Economica" | 200$020 |
| Sociedade B. dos Machinistas | 280$100 |
| Sociedade B. Cruzeiro do Sul | 73$000 |
| Sociedade B. Unitiva | 24$000 |
| Sociedade Funeraria da 5ª. Divisão | 6:548$805 |
| União dos Funccionarios Publicos | 3:921$800 |
| União Previsora Ferroviaria | 4:206$000 |
| Caixa de Pensão da Imprensa Nacional | 26$852 |
| | 358:936$008 |

## DEMONSTRAÇÃO DA CONTA "RESULTADO DO ANNO FISCAL"

**QUADRO N. 16**

### CREDITO

| | | |
|---|---|---|
| **RENDA INDUSTRIAL** | | |
| Passagens | 47.462:145$282 | — |
| Bagagens | 43:461$200 | — |
| Encommendas | 16.394:112$257 | — |
| Animaes | 4.291:447$692 | — |
| Mercadorias | 64.070:493$794 | — |
| Telegrammas | 116:523$997 | — |
| Armazenagens | 469:806$305 | — |
| Multas | 42:590$150 | — |
| Taxas Diversas | 3.963:891$915 | — |
| Percentagens e Estadia de Vagões | 441:551$545 | — |
| Receita arrecadada conforme ajustes | 4.213:713$200 | — |
| Receita de 1,5 % para a Caixa de Ap. e Pensões | 3.007:506$174 | 144.517$243$511 |
| **RENDA ORDINARIA** | | |
| Renda dos Proprios Nacionaes | — | 761:656$584 |
| **RENDA EXTRAORDINARIA** | | |
| Indemnisações | 671:262$394 | — |
| Juros de Capitaes Nacionaes | 33:744$703 | — |
| Taxa Addicional s/ Tarifas de Transportes | 8.960:691$479 | — |
| Eventuaes | 735:068$534 | 10.400:767$110 |
| Prejuizo do Anno | — | 9.493:924$456 |
| | — | 165.173:591$661 |

**Desdobramento do Balanço do Activo e Passivo** (Fim).

DEBITO

CUSTEIO INDUSTRIAL

| | | |
|---|---|---|
| Direcção Geral | 695:585$890 | — |
| 1ª. Divisão | 5.742:669$600 | — |
| 2ª. Divisão | 43.836:053$202 | — |
| 3ª. Divisão | 34.792:131$839 | — |
| 4ª. Divisão | 76.341:231$840 | — |
| Custeio de Terceiros | 758:413$116 | 162.166:085$487 |
| Contribuiução de 1,5 % para a Caixa dos Ferroviarios | — | 3.007:506$174 |
| | | 165.173:591$661 |

# RESULTADO DO EXERCICIO (LUCROS E PERDAS)—Nos exercicios de 1927 a 1932

**QUADRO N. 17**

| Especificação | 1927 | 1928 | 1929 | 1930 | 1931 (x) | 1932 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **CREDITO** | | | | | | |
| RENDA INDUSTRIAL | | | | | | |
| Passagens | 46.724:752$171 | 54.331:633$265 | 58.979:501$255 | 53.308:947$395 | 51.640:023$601 | 47.462:145$282 |
| Bagagens | 27:219$810 | 40:884$200 | 52:530$200 | 50:573$200 | 36:570$863 | 43:461$200 |
| Encommendas | 14.961:546$700 | 16.504:162$893 | 17.870:690$725 | 14.477:022$965 | 14.412:409$111 | 16.394:112$257 |
| Animaes | 4.160:531$600 | 4.429:553$800 | 4.596:177$700 | 4.141:090$100 | 4.255:450$422 | 4.291:447$692 |
| Mercadorias | 68.046:216$531 | 82.034:291$925 | 72.833:645$765 | 69.050:408$485 | 69.606:511$111 | 64.070:493$794 |
| Telegrammas | 137:669$629 | 146:930$501 | 125:504$484 | 139:879$373 | 99:337$937 | 116:523$997 |
| Armazenagens | 1.040:839$950 | 982:381$276 | 1.503:218$199 | 752:803$000 | 833:574$910 | 469:806$305 |
| Multas | 130:747$000 | $ | $ | 130:801$000 | 71:934$250 | 42:590$150 |
| Taxas diversas | 2.073:380$496 | 1.484:753$090 | 2.383:578$067 | 2.204:270$136 | 3.772:709$538 | 3.963:891$915 |
| Percentagens diversas | 684:809$773 | 678:059$935 | 450:820$477 | $ | $ | $ |
| Trens especiaes | 3:423$700 | 69:039$000 | $ | $ | $ | $ |
| Percentagens e estadia de vagões | 421:983$600 | 637:371$560 | 647:706$190 | 465:122$828 | 1.153:300$312 | 441:551$545 |
| Receita arrecadada conforme Ajustes | 7.769:817$684 | 13.094:431$942 | 24.695:269$161 | 9.498:362$358 | 4.347:075$024 | 4.213:713$200 |
| Receita de 1,5 % para Cx. Ap. e Pensões | $ | $ | $ | $ | 3.038:617$243 | 3.007:506$174 |
| | 146.182:938$644 | 174.433:493$387 | 184.138:642$223 | 154.219:280$840 | 153.261:514$322 | 144.517:243$511 |
| RENDA ORDINARIA | | | | | | |
| Renda dos proprios nacionaes | 66:600$400 | 87:412$150 | 77:276$800 | 170:815$449 | 501:680$310 | 761:656$584 |
| RENDA EXTRAORDINARIA | | | | | | |
| Juros de Capitaes Nacionaes | $ | $ | $ | $ | $ | 33:744$703 |
| Indemnisações diversas | 610:320$808 | 374:087$349 | 797:930$971 | 3.360:005$096 | 1.236:672$527 | 671:262$394 |
| Taxa addicional s/ Tarifas de Transp. | $ | $ | $ | $ | $ | 8.960:691$479 |
| Eventuaes | 161:049$205 | 348:174$451 | 619:645$629 | 729:839$821 | 690:205$418 | 735:068$534 |
| PREJUIZO DO EXERCICIO | 53.293:920$162 | 9.087:826$427 | $ | 30.792:650$448 | 18.626:276$188 | 9.493:924$456 |
| | 200.314:829$219 | 184.330:993$764 | 185.633:495$623 | 189.263:591$654 | 174.316:348$765 | 165.173:591$661 |
| **DEBITO** | | | | | | |
| CUSTEIO INDUSTRIAL | | | | | | |
| 1ª Divisão | 6.217:101$531 | 7.243:977$429 | 9.038:598$449 | 9.526:668$352 | 7.265:965$347 | 6.438:255$490 |
| 2ª Divisão | 47.406:974$060 | 47.298:782$034 | 51.860:938$257 | 52.276:246$620 | 48.907:271$246 | 43.836:053$202 |
| 3ª Divisão | 41.739:384$442 | 39.661:806$389 | 38.299:400$481 | 38.883:097$630 | 34.146:089$208 | 34.792:131$839 |
| 4ª Divisão | 104.246:261$722 | 88.945:569$278 | 81.928:608$336 | 84.470:767$463 | 80.219:750$410 | 76.341:231$840 |
| 6ª Divisão | $ | 587:129$880 | 698:725$379 | 293:398$565 | 186:459$318 | $ |
| Serviços p/ particul. e repartiç. publicas | 705:107$464 | 593:728$754 | 328:087$580 | 725:406$100 | 552:195$993 | 758:413$116 |
| Contrib. p/ Caixa de Aposentadorias | $ | $ | 2.922:607$766 | 3.088:006$924 | 3.038:617$243 | 3.007:506$174 |
| LUCRO DO EXERCICIO | $ | $ | 556:529$375 | $ | $ | $ |
| | 200.314:829$219 | 184.330:993$764 | 185.633:495$623 | 189.263:591$654 | 174.316:348$765 | 165.173:591$661 |

(x)—Inclusive a Estrada de Ferro Rio d'Ouro

# DEMONSTRAÇÃO DA RECEITA E DAS DESPESAS DE CUSTEIO NO PERIODO DE 1908 A 1932

**QUADRO N. 18.**

| ANNOS | RECEITA | DESPESA INDUSTRIAL | DESPESA FINANCEIRA | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Despesa do exercicio | Despesa de exercicios anteriores | TOTAL |
| 1908 | 29.728:562$009 | 32.760:601$262 | 35.757:882$108 | 10[illegible]:575$011 | 35.864:[illegible]57$119 |
| 1909 | 31.234:837$162 | 31.746:954$836 | 38.362:331$593 | 109:698$304 | 38.472:029$897 |
| 1910 | 2[illegible].458:661$647 | 39.205:717$762 | 42.798:393$317 | 231:494$659 | 43.029:887$976 |
| 1911 | 32.02[illegible]:643$343 | 43.696:364$304 | 48.189:465$920 | 5.52[illegible]:0[illegible]4$460 | 53.[illegible]16:540$380 |
| 1912 | 36.668:871$519 | 48.295:772$266 | 46.391:816$183 | 2.6[illegible]2:156$145 | 49.013:972$328 |
| 1913 | 43.466:732$889 | 49.546:338$780 | 50.147:937$600 | 588:443$481 | 50.736:381$081 |
| 1914 | 40.503:906$295 | 46.721:909$316 | 53.189:748$728 | 46:310$645 | 53.236:059$373 |
| 1915 | 41.748:772$913 | 56.719:513$894 | 57.216:569$031 | 111:193$974 | 57.327:763$005 |
| 1916 | 46.158:215$884 | 67.123:7[illegible]0$967 | 69.754:045$990 | 700:401$236 | 70.454:44[illegible]$226 |
| 1917 | 56.044:771$772 | 79.809:109$399 | 78.658:515$081 | 1.040:393$355 | 79.698:908$436 |
| 1918 | 6[illegible].149.759$717 | 78.058:706$526 | 74.163:865$122 | 406:787$846 | 74.570:652$970 |
| 1919 | 70.671:482$514 | 86.507:149$047 | 95.827:090$157 | 571:548$446 | 96.398:63[illegible]$603 |
| 1920 | 84.191:827$166 | 100.385:592$229 | 94.663:924$481 | 225:162$461 | 94.889:086$942 |
| 1921 | 89.410:805$245 | 112.450:209$120 | 114.757:090$678 | 653:390$593 | 115.413:481$271 |
| 1922 | 98.063:346$233 | 110.362:916$447 | 109 903:455$088 | 2.417:684$383 | 112.321:139$471 |
| 1923 | 106.059:233$315 | 118.618:055$249 | 111.481:755$266 | 66:979$015 | 111.548:7[illegible]4$281 |
| 1924 | 114.880:455$792 | 133.080:828$469 | 141.657:520$891 | 246:887$560 | 141.904:408$451 |
| 1925 | 127.969:988$124 | 146.647:711$277 | 145.145:715$518 | 3.354:083$754 | 148 499:799$272 |
| 1926 | 131.659:803$969 | 164.987:819$533 | 167.409:456$652 | 5.346:129$809 | 172.755:586$461 |
| 1927 | 147.020:909$057 | 200.314:829$219 | 203.320:564$942 | 4.562:328$778 | 207.882:893$720 |
| 1928 | 175.243:167$337 | 184.330:993$764 | 173.433:389$595 | 48.148:214$768 | 221.581:604$363 |
| 1929 | 185.633:495$623 | 185.076:966$248 | 224.507:579$656 | 724:576$174 | 225.232:155$830 |
| 19[illegible]0 | 158.470:941$206 | 189.263:591$654 | 199.62[illegible]:346$982 | 3.586:735$641 | 203.212:082$623 |
| 1931 (*) | 155.690:072$577 | 174.316:348$765 | 170.12[illegible]:462$746 | 567:388$886 | 170.691:851$632 |
| 1932 (**) | 155.679:667$205 | 165.173:591$661 | 163.473:692$174 | 2.912:332$692 | 166.386:024$866 |

(*) — Inclusive a Estrada de Ferro Rio d'Ouro.

(**) — Inclusive as Estradas de Ferro Rio d'Ouro e Theresopolis.

## RESULTADOS DO EXERCICIO DESDE A INCORPORAÇÃO DA CENTRAL DO BRASIL AO PATRIMONIO NACIONAL

**QUADRO N. 19**

| ANNO | Receita | Despesa Industrial do Custeio | Prejuizo do Exercicio | Lucro desde a incorporação | Prejuizo desde a incorporação | Patrimonio liquido considerando a Central empreza autonoma |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1858—1918. . . | 65.149:759$717 | 78.058:706$526 | 12.908:946$890 | 13.898:102$309 | $ | 38.754:389$578 |
| 1919. . . | 70.671:482$514 | 86.507:149$047 | 15.835:666$533 | $ | 1.937:564$224 | 22.918:723$045 |
| 1920. . . | 84.191:827$166 | 100.385:592$229 | 16 193:765$063 | $ | 18.131:329$287 | — 6.724:957$982 |
| 1921. . . | 89.410:805$245 | 112.450:209$120 | 23.039:403$875 | $ | 41.170:733$162 | — 16.314:445$893 |
| 1922. . . | 98.063:346$233 | 110.362:916$447 | 12.299:570$214 | $ | 53.470:303$376 | — 28.614:016$107 |
| 1923. . . | 106.059:233$313 | 118.618:055$249 | 12.558:822$934 | $ | 66.029:126$310 | — 41.172:839$041 |
| 1924. . . | 114.880:455$792 | 133.080:828$469 | 18.200:372$677 | $ | 84.229:498$987 | — 59.373:211$718 |
| 1925. . . | 127.969:988$124 | 146.647:711$277 | 18.677:723$153 | $ | 102.907:222$140 | — 78.050:934$871 |
| 1926. . . | 131.659:803$969 | 164.987:819$533 | 33.328:015$564 | $ | 136.235:237$704 | — 111.378:950$435 |
| 1927. . . | 147.020:909$057 | 200.314:829$219 | 53.293:920$162 | $ | 189.529:157$866 | — 164.672:870$597 |
| 1928. . . | 175.243:167$337 | 184.330:993$764 | 9.087:826$427 | $ | 198.616:984$293 | — 173.760:697$024 |
| 1929. . . | 185.633:495$623 | 185.076:966$248 | $ | 556:529$375 | 198.060:454$918 | — 173.204:167$649 |
| 1930. . . | 158.470:941$206 | 189.263:591$654 | 30.792:650$448 | $ | 228.853:105$366 | — 203.996:818$097 |
| 1931. (×) . | 155.690:072$577 | 174.316:348$765 | 18.626:276$188 | $ | 247.479:381$554 | — 222.623:094$285 |
| 1932. . . | 155.679:667$205 | 165.173:591$661 | 9.493:924$456 | $ | 256.973:306$010 | — 232.117:018$741 |

NOTA: — Passivo a descoberto.

A Central do Brasil foi incorporada ao Patrimonio Nacional pelo Decreto n. 3.503 de 10 de Julho de 1865, pela transferencia ao Estado das acções da Cia Estrada de Ferro D. Pedro II.

(×) Inclusive o movimento da E. F. Rio d'Ouro incorporada ao Patrimonio da Central.

# 2ª DIVISÃO

# TRAFEGO

## ESCRIPTORIO CENTRAL

Esse escriptorio, dividido pela ultima reforma, em duas secções—1.ª e 2.ª—expediu:

| | M/M diversos | M/M de punições | Officios | Telegrammas | Ordens | Circulares | Cartas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.ª Secção. | — | 1.062 | 38 | 108 | 273 | — | — |
| 2.ª Secção. | 1.894 | 347 | 1.420 | 675 | 15 | 104 | 265 |
| Totaes.. | 1.894 | 1.409 | 1.458 | 783 | 288 | 104 | 265 |

Foram, ainda, protocollados e informados convenientemente 104.147 processos.

Os seus multiplos serviços, sempre em dia e na melhor organisação, reclamaram do pessoal esforço que muito o recommenda á Administração.

Não fôra a assiduidade e o zelo, alliados á capacidade de trabalho de cada funccionario, e, por certo, não teria o Escriptorio Central se desobrigado, de modo tão satisfatorio, da complexidade dos encargos que lhe estão acommettidos.

## SYNOPSE DO MOVIMENTO DE PAPEIS

| | | | |
|---|---|---|---|
| Requerimentos e officios, (excepto de empregados) cartas, papeletas, requisições, inqueritos de syndicancias e reclamações... | Protocollados e processados | 5.431 | |
| Requerimentos e officios de empregados, inclusive attestado de terço, e contractos para emprestimos..... | » » | 7.451 | |
| Telegrammas, requisições e papeis diversos... | » » | 2.527 | |
| Memoranda e boletins de reclamações (IT-10) | » » | 3.354 | |
| Occorrencias de itinerantes e de estações..... | » » | 3.322 | |
| Occorrencia de conductores, da Arrecadação e de estações..... | » » | 5.932 | |
| Occorrencias sobre avarias e faltas de material dos carros de passageiros e de cargas. | » » | 8.279 | |
| Occorrencias sobre atrazos de trens..... | » » | 2.025 | |
| Occorrencias sobre os serviços telegraphicos, chronometricos, telephonicos, Usina de Gaz e Radio..... | » » | 2.231 | 40.552 |
| Foram solucionados..... | | 19.100 | |
| Em processo..... | | 21.452 | 40.552 |

| | | |
|---|---|---|
| Officios expedidos pela 1ª Secção sobre diversos assumptos..... | 38 | |
| Officios expedidos pela Sub-Chefia, sobre diversos assumptos..... | 346 | |
| Memoranda de punições expedidos pela 1ª Secção e de outros assumptos | 1.062 | |
| Memoranda expedidos pela Sub-Chefia..... | 1.379 | |
| Telegrammas expedidos pela 1ª Secção..... | 108 | |
| Telegrammas expedidos pela Sub-Chefia..... | 5.102 | |
| Ordens publicadas para sciencia aos conductores..... | 273 | |
| 365 escalas triplicadas num total de ..... | 1.095 | 9.403 |

## QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE PAPEIS EM 1932

| Procedencia | Papeis expedidos | | | | | | | Papeis em transito |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | M/M de punições | M/M diversos | Officios | Cartas | Telegs. | Ords. | Circ. | |
| Gabinete..... | — | 64 | 328 | — | 2.499 | — | — | — |
| 1.ª Secção..... | — | 1.048 | 452 | — | 5.262 | — | — | 44.894 |
| 2.ª Secção..... | 347 | 1.894 | 1.420 | 265 | 675 | 15 | 104 | 63.595 |
| 1.ª Inspectoria... | 473 | 537 | 725 | — | 3.038 | — | — | 19.470 |
| 2.ª » ... | — | 913 | 134 | — | 2.814 | — | — | 17.845 |
| 3.ª » ... | — | 895 | 315 | 18 | 2.747 | — | — | 20.446 |
| 4.ª » ... | — | 510 | 164 | 25 | 3.943 | — | — | 11.592 |
| 5.ª » ... | — | 4.481 | 532 | — | 16.276 | — | — | 28.779 |
| 6.ª » ... | 315 | 93 | 136 | — | 1.410 | — | — | 6.573 |
| 7.ª » ... | — | 267 | 82 | — | 989 | — | — | 7.111 |
| 8.ª » ... | — | 688 | 248 | — | 1.070 | — | — | 13.164 |
| 9.ª » ... | — | 568 | 107 | 2 | 678 | — | — | 6.700 |
| Totaes de 1932.. | 1.135 | 11.958 | 4.643 | 310 | 41.401 | 15 | 104 | 240.160 |
| Totaes de 1931.. | 3.660 | 7.474 | 4.869 | 437 | 25.699 | 18 | 117 | 209.923 |

# MOVIMENTO

## CIRCULAÇÃO E PERCURSO DOS TRENS

Durante o anno foram formados 374.624 trens assim discriminados:

| | B. Larga | B. Estreita | Total |
|---|---|---|---|
| 1 — Trens regulares de passageiros | 197.482 | 51.807 | 249.289 |
| 2 — Trens especiaes diversos | 3.355 | 837 | 4.192 |
| 3 — Trens mixtos e de cargas (inclusive em serviço proprio) | 72.409 | 48.734 | 121.143 |
| TOTAL | 273.246 | 101.378 | 374.624 |

A media diaria dos trens formados foi de 1.023, contra 1.035 no anno anterior, demonstrando o decrescimo de 12, correspondente a 1,16 %.

Os trens regulares de passageiros da bitola larga discriminam-se do seguinte modo

| | | Media diaria |
|---|---|---|
| Suburbios do Rio de Janeiro | 161.740 | 442 |
| Suburbios de S. Pau o | 6.685 | 18 |
| Do interior | 29.057 | 79 |
| TOTAL | 197.482 | |

Os trens regulares de passageiros nas linhas da bitola estreita, no total de 51.807, foram:

| | | Media diaria |
|---|---|---|
| Suburbios do Rio de Janeiro (Linha Auxiliar) | 32.208 | 88 |
| Suburbios da Rêde Fluminense | 3.294 | 9 |
| Suburbios de Bello Horizonte | 4.392 | 12 |
| Do interior | 11.913 | 33 |
| TOTAL | 51.807 | |

O percurso total dos trens, em ambas as bitolas, foi de 16.658.902 kilometros contra 17.905.245 em 1931, tendo havido uma diminuição de 1.246.343 trens-kilometro, correspondente a 6,97 %.

A circulação no ramal de S. Paulo foi de 34.117 trens, que obedeceram á seguinte classificação:

| | |
|---|---|
| 1 — De Suburbios | 6.685 |
| 2 — De passageiros do interior | 9.986 |
| 3 — De especiaes diversos | 1.704 |
| 4 — Mixtos e de cargas | 11.337 |
| 5 — De serviço da Estrada | 4.405 |
| TOTAL | 34.117 |

O percurso total desses trens foi de 3.164.561 kilometros, do que resulta o percurso medio de 92,6 kilometros para cada trem.

A media diaria de trens no ramal de S. Paulo foi de 93 e o numero medio diario referido á extensão do ramal, foi de 22.

# ATRASOS DOS TRENS DE PEQUENO PERCURSO E SUBURBIOS EM 1932

## PEQUENO PERCURSO

| | Designação | Janeiro | Fevereiro | Março | Abril | Maio | Junho | Julho | Agosto | Setembro | Outubro | Novembro | Dezembro | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| N.º de atrasos | Maiores de 30′ .... | 22 | 8 | 18 | 9 | 11 | 30 | 19 | 13 | 16 | 13 | 9 | 10 | 178 |
| | De 11′ a 30′..... | 102 | 92 | 81 | 57 | 94 | 90 | 234 | 240 | 184 | 251 | 90 | 85 | 1.600 |
| | De 6′ a 10′..... | 109 | 103 | 129 | 102 | 128 | 130 | 227 | 219 | 185 | 226 | 140 | 137 | 1.835 |
| | De 1′ a 5′..... | 330 | 453 | 537 | 493 | 513 | 609 | 602 | 570 | 468 | 483 | 381 | 387 | 5.826 |
| Percentagens | Numero de trens.. | 5.452 | 5.154 | 5.490 | 5.308 | 5.452 | 5.308 | 5.338 | 5 320 | 5.144 | 5.286 | 5.308 | 5.490 | 64.050 |
| | Maiores de 30′..... | 0,43 | 0,15 | 0,32 | 0,17 | 0,20 | 0,56 | 0,36 | 0,24 | 0.31 | 0,25 | 0,17 | 0,18 | 0,28 |
| | De 11′ a 30′..... | 1,87 | 1,79 | 1,47 | 1,07 | 1,72 | 1,69 | 4,38 | 4,51 | 3,58 | 4,74 | 1,69 | 1,55 | 2,50 |
| | De 6′ a 10′..... | 2,00 | 2,00 | 2,32 | 1,92 | 2,34 | 2,42 | 4,25 | 4,12 | 3,60 | 4,27 | 2,64 | 2,50 | 2,87 |
| | De 1′ a 5′..... | 6,06 | 8,80 | 9,80 | 9,30 | 9,37 | 11,40 | 11,30 | 10,70 | 9,11 | 9,14 | 7,19 | 7,05 | 9,10 |
| | Maiores de 10′..... | 2,28 | 1,94 | 1,82 | 1,24 | 1,92 | 2,26 | 4,74 | 4,75 | 3,89 | 4,99 | 1,86 | 1,73 | 2,78 |

## SUBURBIOS DE D. CLARA

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| N.º de atrasos | Maiores de 30′..... | 21 | 8 | 27 | 3 | 0 | 0 | 11 | 3 | 5 | 2 | 1 | 13 | 94 |
| | De 11′ a 30′..... | 95 | 33 | 33 | 44 | 24 | 25 | 56 | 21 | 10 | 27 | 8 | 20 | 396 |
| | De 6′ a 10′..... | 73 | 52 | 57 | 52 | 41 | 51 | 59 | 49 | 28 | 65 | 28 | 47 | 602 |
| | De 1′ a 5′..... | 196 | 160 | 149 | 185 | 194 | 182 | 197 | 168 | 117 | 192 | 161 | 143 | 2.044 |
| Percentagens | Numero de trens.. | 5.484 | 5.230 | 5.528 | 5.348 | 5.484 | 5.344 | 5.014 | 4.880 | 4.720 | 4.860 | 5.344 | 5.528 | 62.764 |
| | Maiores de 30′..... | 0,38 | 0,15 | 0,49 | 0,05 | 0,00 | 0,00 | 0.21 | 0,06 | 0,10 | 0,04 | 0,02 | 0,23 | 0,15 |
| | De 11′ a 30′..... | 1,73 | 0,63 | 0,59 | 0,82 | 0,43 | 0,46 | 1,11 | 0,43 | 0,21 | 0,55 | 0,15 | 0,36 | 0,63 |
| | De 6′ a 10′..... | 1,33 | 0,99 | 1,07 | 0.97 | 0,75 | 0,95 | 1,17 | 1,00 | 0,59 | 1,34 | 0,52 | 0,85 | 0,96 |
| | De 1′ a 5′..... | 3,58 | 3,06 | 2,70 | 3,46 | 3,54 | 3,42 | 3,94 | 3,44 | 2,48 | 3,95 | 3,02 | 2,58 | 3,26 |
| | Maiores de 10′..... | 2,11 | 0,78 | 1,08 | 0,87 | 0,43 | 0,46 | 1,32 | 0,49 | 0,31 | 0,59 | 0,17 | 0,59 | 0,78 |

## SUBURBIOS DA LINHA AUXILIAR E RIO D'OURO

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| N.º de atrasos | Maiores de 30′..... | 30 | 20 | 19 | 12 | 15 | 8 | 13 | 8 | 5 | 8 | 13 | 10 | 161 |
| | De 11′ a 30′..... | 44 | 37 | 25 | 25 | 32 | 28 | 42 | 42 | 22 | 36 | 20 | 22 | 375 |
| | De 6′ a 10′..... | 37 | 45 | 14 | 21 | 19 | 32 | 23 | 20 | 15 | 9 | 12 | 20 | 267 |
| | De 1′ a 5′..... | 17 | 8 | 12 | 10 | 10 | 12 | 9 | 4 | 1 | 6 | 12 | 10 | 111 |
| Percentagens | Numero de trens.. | 3.162 | 2.958 | 3.162 | 3.060 | 3.162 | 3.060 | 3.162 | 3.162 | 3.060 | 3.162 | 3.060 | 3.162 | 37.332 |
| | Maiores de 30′..... | 0,95 | 0,67 | 0,60 | 0,39 | 0,47 | 0,26 | 0,41 | 0,25 | 0,16 | 0,25 | 0,42 | 0,31 | 0,43 |
| | De 11′ a 30′..... | 1,39 | 1,25 | 0,79 | 0,81 | 1,01 | 0,91 | 1,33 | 1,33 | 0,72 | 1,14 | 0,65 | 0,69 | 1,00 |
| | De 6′ a 10′..... | 1,17 | 1,45 | 0,44 | 0,68 | 0,60 | 1,04 | 0,73 | 0,63 | 0,49 | 0,28 | 0,39 | 0,63 | 0,71 |
| | De 1′ a 5′..... | 0,53 | 0,27 | 0,38 | 0,32 | 0,31 | 0,39 | 0,28 | 0,12 | 0,03 | 0,19 | 0,39 | 0,31 | 0,29 |
| | Maiores de 10′..... | 2,34 | 1,92 | 1,39 | 1,20 | 1,48 | 1,17 | 1,74 | 1,58 | 0,88 | 1,39 | 1,07 | 1,00 | 1,43 |

## SUBURBIOS DO RAMAL DE S. PAULO

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| N.º de atrasos | Maiores de 30′..... | 0 | 3 | 5 | 6 | 2 | 0 | 1 | Supprimidos–Revolução | | Não foram apurados os atrasos | | 10 | 27 |
| | De 11′ a 30′..... | 8 | 14 | 15 | 9 | 17 | 4 | 1 | | | | | 16 | 84 |
| | De 6′ a 10′..... | 9 | 5 | 23 | 9 | 18 | 5 | 1 | | | | | 8 | 78 |
| | De 1′ a 5′..... | 4 | 17 | 24 | 24 | 15 | 10 | 3 | | | | | 11 | 108 |
| Percentagens | Numero de trens.. | 806 | 754 | 806 | 780 | 806 | 780 | 208 | — | — | — | — | 806 | 5.746 |
| | Maiores de 30′..... | 0,00 | 0,39 | 0,62 | 0,77 | 0,24 | 0,00 | 0,48 | — | — | — | — | 1,24 | 0,49 |
| | De 11′ a 30′..... | 0,98 | 1,86 | 1,86 | 1,15 | 2,11 | 0,51 | 0,48 | — | — | — | — | 1,98 | 1,46 |
| | De 6′ a 10′..... | 1,13 | 0,66 | 2,85 | 1,15 | 2,23 | 0,62 | 0,48 | — | — | — | — | 0,99 | 1,36 |
| | De 1′ a 5′..... | 0,49 | 2,25 | 2,98 | 3,07 | 1,86 | 1,28 | 1,44 | — | — | — | — | 1,36 | 1,88 |
| | Maiores de 10′..... | 0,98 | 2,25 | 2,48 | 1,92 | 2,35 | 0,51 | 0,96 | — | — | — | — | 2,22 | 1,95 |

## ATRASOS MAIORES DE 10 MINUTOS — TRENS DE GRANDE VELOCIDADE

| | | Designação | Janeiro | Fevereiro | Março | Abril | Maio | Junho | Julho | Agosto | Setembro | Outubro | Novembro | Dezembro | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Linha do centro bitola de 1m.60 | Impares | De 11′ a 30′.... | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 3 |
| | | Maior de 30′... | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| | | Total... | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 9 |
| | | Numero de trens | 124 | 116 | 124 | 120 | 124 | 120 | 124 | 124 | 120 | 124 | 120 | 124 | 1.464 |
| | | Percentagens.... | 0,80 | 0 | 1,61 | 0,83 | 0 | 2,50 | 0,80 | 0 | 0 | 0 | 0,83 | 0 | 0,61 |
| | Pares | De 11′ a 30′..... | 2 | 3 | 4 | 2 | 1 | 5 | 2 | 8 | 1 | 8 | 5 | 6 | 47 |
| | | Maiores de 30′.. | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 5 | 8 | 3 | 4 | 5 | 36 |
| | | Total..... | 2 | 8 | 4 | 2 | 1 | 7 | 6 | 13 | 9 | 11 | 9 | 11 | 83 |
| | | Numero de trens | 124 | 116 | 124 | 120 | 124 | 120 | 124 | 124 | 120 | 124 | 120 | 124 | 1.464 |
| | | Percentagens.... | 1,61 | 6,90 | 3,22 | 1,66 | 0,80 | 5,83 | 4,83 | 1,09 | 7,50 | 8,88 | 7,50 | 8,88 | 5,75 |
| Ramal de S. Paulo | Impares | De 11′ a 30′..... | 8 | 12 | 6 | 1 | 3 | 7 | 5 | 8 | 9 | 6 | 5 | 0 | 70 |
| | | Maiores de 30′.. | 4 | 14 | 8 | 0 | 12 | 9 | 9 | 5 | 13 | 9 | 13 | 7 | 103 |
| | | Total..... | 12 | 26 | 14 | 1 | 15 | 16 | 14 | 13 | 22 | 15 | 18 | 7 | 173 |
| | | Numero de trens | 217 | 203 | 217 | 210 | 217 | 210 | 107 | 62 | 60 | 132 | 210 | 217 | 2.062 |
| | | Percentagens... | 5,53 | 1,28 | 6,45 | 0,47 | 6,92 | 7,62 | 1,30 | 21,0 | 36,6 | 11,3 | 8,58 | 3,22 | 8,40 |
| | Pares | De 11′ a 30′..... | 6 | 12 | 8 | 6 | 4 | 3 | 4 | 2 | 7 | 6 | 9 | 4 | 71 |
| | | Maiores de 30′... | 2 | 18 | 6 | 6 | 9 | 11 | 6 | 9 | 8 | 17 | 13 | 7 | 112 |
| | | Total..... | 8 | 30 | 14 | 12 | 13 | 14 | 10 | 11 | 15 | 23 | 22 | 11 | 183 |
| | | Numero de trens | 217 | 203 | 217 | 210 | 217 | 210 | 107 | 62 | 60 | 127 | 210 | 217 | 2.057 |
| | | Percentagens.... | 3,68 | 1,48 | 6,45 | 5,71 | 6,00 | 6,68 | 9,35 | 17,7 | 25,0 | 18,1 | 10,4 | 5,06 | 8,93 |
| Linha do centro e ramaes bitola de 1m.00 | Impares | De 11′ a 30′.... | 6 | 0 | 0 | 3 | 1 | 5 | 3 | 3 | 2 | 4 | 1 | 2 | 30 |
| | | Maiores de 30′.. | 5 | 0 | 5 | 4 | 0 | 3 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 22 |
| | | Total..... | 11 | 0 | 5 | 7 | 1 | 8 | 4 | 4 | 2 | 4 | 2 | 4 | 52 |
| | | Numero de trens | 186 | 174 | 186 | 180 | 186 | 180 | 186 | 186 | 180 | 186 | 180 | 186 | 2.196 |
| | | Percentagens.... | 5,91 | 0 | 2,68 | 3,89 | 0,53 | 4,45 | 2,15 | 2,15 | 1,11 | 2,15 | 1,11 | 2,15 | 2,37 |
| | Pares | De 11′ a 30′.... | 3 | 5 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 | 3 | 20 |
| | | Maiores de 30′.. | 3 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 4 | 14 |
| | | Total..... | 6 | 5 | 4 | 2 | 0 | 3 | 1 | 0 | 3 | 0 | 3 | 7 | 34 |
| | | Numero de trens | 186 | 174 | 186 | 180 | 186 | 180 | 186 | 186 | 180 | 186 | 180 | 186 | 2.196 |
| | | Percentagens.... | 3,22 | 2,86 | 2,15 | 1,11 | 0 | 1,66 | 0,53 | 0 | 1,66 | 0 | 1,66 | 3,89 | 1,55 |
| Linha Auxiliar, Rede e Thiaraypolis | Impares | De 11′ a 30′.... | 20 | 22 | 2 | 5 | 6 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 2 | 10 | 75 |
| | | Maiores de 30′. | 11 | 3 | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 29 |
| | | Total..... | 31 | 25 | 4 | 7 | 9 | 3 | 2 | 1 | 3 | 5 | 2 | 12 | 104 |
| | | Numero de trens | 248 | 232 | 248 | 240 | 248 | 240 | 248 | 248 | 240 | 248 | 240 | 248 | 2.928 |
| | | Percentagens.... | 12,5 | 10,7 | 1,61 | 2,92 | 3,63 | 1,25 | 0,80 | 0,40 | 1,25 | 2,01 | 0,83 | 4,84 | 3,55 |
| | Pares | De 11′ a 30′.... | 8 | 6 | 7 | 5 | 9 | 4 | 3 | 1 | 4 | 0 | 0 | 1 | 48 |
| | | Maiores de 30′.. | 6 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 4 | 18 |
| | | Total..... | 14 | 7 | 9 | 6 | 10 | 5 | 3 | 1 | 5 | 1 | 0 | 5 | 66 |
| | | Numero de trens | 248 | 232 | 248 | 240 | 223 | 210 | 217 | 217 | 210 | 217 | 210 | 217 | 2.689 |
| | | Percentagens.... | 5,65 | 3,02 | 3,62 | 2,50 | 4,48 | 2,38 | 1,38 | 0,46 | 2,38 | 0,46 | 0 | 2,30 | 2,45 |

### RESUMO MENSAL DOS ATRASOS

| | | Janeiro | Fevereiro | Março | Abril | Maio | Junho | Julho | Agosto | Setembro | Outubro | Novembro | Dezembro | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Trens de grande velocidade | De 11′ a 30′..... | 53 | 60 | 29 | 23 | 24 | 28 | 19 | 23 | 28 | 27 | 24 | 26 | 364 |
| | Maiores de 30′..... | 32 | 41 | 27 | 15 | 25 | 31 | 22 | 20 | 31 | 32 | 33 | 31 | 340 |
| | Total..... | 85 | 101 | 56 | 38 | 49 | 59 | 41 | 43 | 59 | 59 | 57 | 57 | 704 |
| | Numero de trens.. | 1.550 | 1.450 | 1.550 | 1.500 | 1.525 | 1.470 | 1.299 | 1.209 | 1.170 | 1.344 | 1.470 | 1.519 | 17.056 |
| | Percentagens de 11 a 30′..... | 3,42 | 4,14 | 1,87 | 1,53 | 1,57 | 1,90 | 1,46 | 1,90 | 2,39 | 2,01 | 1,63 | 1,71 | 2,13 |
| | Percents. de maiores de 30′..... | 2,06 | 2,82 | 1,74 | 1,00 | 1,64 | 2,10 | 1,70 | 1,67 | 2,65 | 2,38 | 2,24 | 2,04 | 1,99 |
| | Percentagens totaes | 5,48 | 6,96 | 3,61 | 2,53 | 3,21 | 4,00 | 3,16 | 3,57 | 5,04 | 4,39 | 3,87 | 3,75 | 4,12 |

## ATRASOS MAIORES DE 10 MINUTOS—TRENS MIXTOS

| Designação | | | Janeiro | Fevereiro | Março | Abril | Maio | Junho | Julho | Agosto | Setembro | Outubro | Novembro | Dezembro | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Linha do centro bitola de 1m,60 | Impares | De 11′ a 30′..... | 6 | 8 | 6 | 8 | 8 | 6 | 10 | 10 | 7 | 14 | 6 | 5 | 94 |
| | | Maiores de 30′... | 10 | 16 | 14 | 10 | 9 | 8 | 4 | 5 | 10 | 11 | 8 | 5 | 110 |
| | | Total..... | 16 | 24 | 20 | 18 | 17 | 14 | 14 | 15 | 17 | 25 | 14 | 10 | 204 |
| | | Numero de trens | 341 | 319 | 341 | 330 | 341 | 330 | 341 | 341 | 330 | 341 | 330 | 341 | 4.026 |
| | | Percentagens.... | 4,69 | 7,52 | 5,86 | 5,45 | 4,98 | 4,24 | 4,10 | 4,30 | 5,15 | 7,34 | 4,24 | 2,93 | 5,08 |
| | Pares | De 11′ a 30′..... | 7 | 8 | 15 | 19 | 8 | 7 | 9 | 7 | 15 | 6 | 8 | 6 | 115 |
| | | Maiores de 30′... | 8 | 2 | 13 | 20 | 5 | 6 | 10 | 6 | 4 | 2 | 2 | 14 | 92 |
| | | Total..... | 15 | 10 | 28 | 39 | 13 | 13 | 19 | 13 | 19 | 8 | 10 | 20 | 207 |
| | | Numero de trens | 341 | 319 | 341 | 330 | 341 | 330 | 341 | 341 | 330 | 341 | 330 | 341 | 4.026 |
| | | Percentagens.... | 4,30 | 3,13 | 8,21 | 11,80 | 3,81 | 3,94 | 5,58 | 3,81 | 5,75 | 2,35 | 3,03 | 5,86 | 5,15 |
| Ramal de S. Paulo | Impares | De 11′ a 30′..... | 2 | 12 | 9 | 12 | 7 | 9 | 0 | 0 | 1 | 0 | 10 | 14 | 76 |
| | | Maiores de 30′... | 2 | 8 | 9 | 8 | 14 | 12 | 3 | 0 | 0 | 1 | 25 | 30 | 112 |
| | | Total..... | 4 | 20 | 18 | 20 | 21 | 21 | 3 | 0 | 1 | 1 | 35 | 44 | 188 |
| | | Numero de trens | 124 | 116 | 124 | 120 | 124 | 120 | 32 | 31 | 30 | 97 | 120 | 124 | 1.162 |
| | | Percentagens.... | 3,23 | 16,9 | 14,5 | 16,7 | 16,9 | 17,5 | 9,39 | 0 | 0,33 | 1,03 | 29,1 | 35,5 | 16,20 |
| | Pares | De 11′ a 30′..... | 5 | 18 | 9 | 4 | 9 | 14 | 0 | 0 | 0 | 1 | 6 | 3 | 69 |
| | | Maiores de 30′... | 11 | 4 | 8 | 4 | 12 | 16 | 3 | 0 | 2 | 4 | 19 | 5 | 88 |
| | | Total..... | 16 | 22 | 17 | 8 | 21 | 30 | 3 | 0 | 2 | 5 | 25 | 8 | 157 |
| | | Numero de trens | 124 | 116 | 124 | 120 | 124 | 120 | 32 | 31 | 30 | 96 | 120 | 124 | 1.161 |
| | | Percentagens.... | 12,9 | 18,9 | 13,7 | 6,66 | 16,90 | 25,0 | 9,39 | 0 | 0,66 | 5,20 | 20,8 | 6,45 | 13,50 |
| Linha do centro e ramaes bitola de 1m,00 | Impares | De 11′ a 30′..... | 14 | 19 | 22 | 14 | 21 | 32 | 8 | 26 | 19 | 9 | 10 | 25 | 219 |
| | | Maiores de 30′... | 14 | 10 | 12 | 12 | 9 | 13 | 20 | 20 | 19 | 4 | 11 | 14 | 158 |
| | | Total..... | 28 | 29 | 34 | 26 | 30 | 45 | 28 | 46 | 38 | 13 | 21 | 39 | 377 |
| | | Numero de trens | 589 | 551 | 589 | 570 | 589 | 540 | 510 | 496 | 480 | 496 | 480 | 496 | 6.386 |
| | | Percentagens.... | 4,76 | 5,26 | 5,78 | 4,56 | 5,10 | 8,35 | 5,49 | 9,25 | 7,91 | 2,62 | 4,38 | 7,85 | 5,90 |
| | Pares | De 11′ a 30′..... | 11 | 5 | 18 | 20 | 21 | 23 | 22 | 31 | 16 | 13 | 12 | 19 | 211 |
| | | Maiores de 30′... | 7 | 6 | 9 | 8 | 1 | 13 | 25 | 11 | 8 | 6 | 3 | 8 | 105 |
| | | Total..... | 18 | 11 | 27 | 28 | 22 | 36 | 47 | 42 | 24 | 19 | 15 | 27 | 316 |
| | | Numero de trens | 589 | 551 | 589 | 570 | 589 | 540 | 510 | 496 | 480 | 496 | 480 | 496 | 6.386 |
| | | Percentagens.... | 3,06 | 1,99 | 4,60 | 4,90 | 3,74 | 6,67 | 9,22 | 8,35 | 4,80 | 3,83 | 3,12 | 5,44 | 4,95 |
| Linha Auxiliar e Rede | Impares | De 11′ a 30′..... | 2 | 3 | 5 | 7 | 1 | 2 | 3 | 2 | 0 | 6 | 1 | 4 | 36 |
| | | Maiores de 30′... | 11 | 4 | 7 | 5 | 3 | 3 | 3 | 5 | 0 | 5 | 1 | 7 | 54 |
| | | Total..... | 13 | 7 | 12 | 12 | 4 | 5 | 6 | 7 | 0 | 11 | 2 | 11 | 90 |
| | | Numero de trens | 279 | 261 | 279 | 270 | 279 | 270 | 279 | 279 | 270 | 279 | 270 | 279 | 3.294 |
| | | Percentagens.... | 4,65 | 2,78 | 4,30 | 4,44 | 1,43 | 1,85 | 2,15 | 2,50 | 0 | 3,94 | 0,74 | 3,94 | 2,73 |
| | Pares | De 11′ a 30′..... | 10 | 9 | 10 | 7 | 4 | 8 | 12 | 9 | 7 | 10 | 4 | 12 | 102 |
| | | Maiores de 30′... | 8 | 0 | 2 | 1 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 5 | 0 | 5 | 40 |
| | | Total..... | 18 | 9 | 12 | 8 | 7 | 11 | 16 | 13 | 12 | 15 | 4 | 17 | 142 |
| | | Numero de trens | 310 | 290 | 310 | 300 | 310 | 300 | 310 | 310 | 300 | 310 | 300 | 310 | 3.660 |
| | | Percentagens.... | 5,81 | 3,10 | 3,86 | 2,66 | 2,26 | 3,66 | 5,16 | 4,19 | 4,00 | 4,84 | 1,33 | 5,49 | 3,88 |

### RESUMO MENSAL DOS ATRASOS

| | | Janeiro | Fevereiro | Março | Abril | Maio | Junho | Julho | Agosto | Setembro | Outubro | Novembro | Dezembro | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Trens mixtos | De 11′ a 30′..... | 57 | 82 | 94 | 91 | 79 | 101 | 64 | 85 | 65 | 59 | 57 | 88 | 922 |
| | Maiores de 30′..... | 71 | 50 | 74 | 68 | 56 | 74 | 72 | 51 | 48 | 38 | 69 | 88 | 759 |
| | Total..... | 128 | 132 | 168 | 159 | 135 | 175 | 136 | 136 | 113 | 97 | 126 | 176 | 1.681 |
| | Numero de trens.. | 2.697 | 2.523 | 2.697 | 2.610 | 2.697 | 2.550 | 2.355 | 2.325 | 2.250 | 2.456 | 2.430 | 2.511 | 30.101 |
| | Percentagens de 11 minutos 30′..... | 2,12 | 3,25 | 3,49 | 3,49 | 2,93 | 3,95 | 2,72 | 3,66 | 2,89 | 2,41 | 2,34 | 3,50 | 3,06 |
| | Percentagens maiores de 30′..... | 2,64 | 1,98 | 2,75 | 2,61 | 2,07 | 2,90 | 3,06 | 2,20 | 2,13 | 1,55 | 2,84 | 3,50 | 2,52 |
| | Total..... | 4,76 | 5,23 | 6,24 | 6,10 | 5,00 | 6,85 | 5,78 | 5,86 | 5,02 | 3,96 | 5,18 | 7,00 | 5,58 |

## RESUMO DOS ATRASOS

### TRENS DE GRANDE VELOCIDADE

| DESIGNAÇÃO | BITOLA DE 1m,60 | | | | BITOLA DE 1m,00 | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Linha do Centro | | Ramal de S. Paulo | | Linha do Centro e Ramaes | | Linha Auxiliar Rêde e Therezop. | | |
| | Impares | Pares | Impares | Pares | Impares | Pares | Impares | Pares | |
| De 11′ a 30′ | 3 | 47 | 70 | 71 | 30 | 20 | 75 | 48 | 364 |
| Maiores de 30′ | 6 | 36 | 103 | 112 | 22 | 14 | 29 | 18 | 340 |
| Total | 9 | 83 | 173 | 183 | 52 | 34 | 104 | 66 | 704 |
| Numero de trens | 1.464 | 1.464 | 2.062 | 2.057 | 2.196 | 2.196 | 2.928 | 2.689 | 17.056 |
| Percentagens | 0,61 | 5,75 | 8,40 | 8,93 | 2,37 | 1,55 | 3,55 | 2,45 | 4,12 |

### TRENS DE PEQUENO PERCURSO E SUBURBIOS

| DESIGNAÇÃO | BITOLA DE 1m,60 | | | | BITOLA DE 1m,00 | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pequeno Percurso | | Suburbios de S. Paulo | | Sub.º de D. Clara | | Sub.º da L. Auxiliar e Rio d'Ouro | | |
| | Impares | Pares | Impares | Pares | Impares | Pares | Impares | Pares | |
| De 11′ a 30′ | 684 | 916 | 37 | 47 | 209 | 187 | 195 | 180 | 2.455 |
| Maiores de 30′ | 88 | 90 | 10 | 17 | 42 | 52 | 89 | 72 | 460 |
| Total | 772 | 1.006 | 47 | 64 | 251 | 239 | 284 | 252 | 2.915 |
| Numero de trens | 32.025 | 32.025 | 2.873 | 2.873 | 31.382 | 31.382 | 18.666 | 18.666 | 151.226 |
| Percentagens | 2,41 | 3,12 | 1,63 | 2,22 | 0,80 | 0,76 | 1,52 | 1,35 | 1,92 |

### TRENS MIXTOS

| DESIGNAÇÃO | BITOLA DE 1m,60 | | | | BITOLA DE 1m,00 | | | | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Linha do Centro e Ramaes | | Ramal de S.Paulo | | Linha do Centro e Ramaes | | Linha Auxiliar e Rêde | | |
| | Impares | Pares | Impares | Pares | Impares | Pares | Impares | Pares | |
| De 11′ a 30′ | 94 | 115 | 76 | 69 | 219 | 211 | 36 | 102 | 922 |
| Maiores de 30′ | 110 | 92 | 112 | 88 | 158 | 105 | 54 | 40 | 759 |
| Total | 204 | 207 | 188 | 157 | 377 | 316 | 90 | 142 | 1.681 |
| Numero de trens | 4.026 | 4.026 | 1.162 | 1.161 | 6.386 | 6.386 | 3.294 | 3.660 | 30.101 |
| Percentagens | 5,08 | 5,15 | 16,20 | 13,50 | 5,90 | 4,95 | 2,73 | 3,88 | 5,58 |

### RESUMO GERAL DOS ATRASOS

| Anno | N.º de Trens | Atrasos maiores de 10′ | | Atrasos de 11′ a 30′ | | Atrasos maiores de 30′ | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Quantidade | °/° | Quantidade | °/° | Quantidade | °/° |
| 1932 | 198.383 | 5.300 | 2,67 | 3.741 | ,818 | 1.559 | 0,78 |

## A VARIAÇÃO DO PERCURSO MEDIO DE UM TREM PODE SER OBSERVADA NO QUADRO ABAIXO

| DESIGNAÇÃO | 1923 Km. | 1924 Km. | 1925 Km. | 1926 Km. | 1927 Km. | 1928 Km. | 1929 Km. | 1930 Km. | 1931 Km. | 1932 Km. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **BITOLA LARGA** | | | | | | | | | | |
| 1—Suburbios do Rio de Janeiro | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 | 17,2 |
| 2—Suburbios de S. Paulo | 49,0 | 49,0 | 49.0 | 49,0 | 49,0 | 49,0 | 49,0 | 49,0 | 47,6 | 39,7 |
| 3—Pequeno Percurso na 1.ª secção | 29,3 | 28,7 | 29,7 | 30,4 | 31,2 | 28,8 | 28,4 | 29,2 | 34,5 | 29,0 |
| 4—Pequeno Percurso no Ramal de Santa Cruz | 25,8 | 25,3 | 24,4 | 24,2 | 24,2 | 26,0 | 28,3 | 31,0 | 24,5 | 28,8 |
| 5—Pequeno Percurso no Ramal de Mangaratiba | 43,5 | 42,8 | 42,9 | 46,6 | 48,0 | 48,0 | 48,0 | 48,0 | 48,0 | 48,4 |
| 6—Pequeno Percurso no Ramal de Paracamby | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,0 | 8,0 | 8,3 |
| 7—Trens de viajantes | 118,6 | 121,3 | 120,1 | 115,7 | 120,2 | 123,7 | 121,7 | 132,5 | 99,7 | 96,4 |
| 8—Trens mixtos e de cargas | — | — | — | — | — | — | — | 80,3 | 87,2 | 82,9 |
| 9—Trens de serviço | 16,4 | 13,5 | 16,1 | 18,8 | 31,7 | 19,7 | 19,4 | 16,6 | 17,0 | 18,1 |
| 10—Percurso medio da bitola larga | 47,8 | 45,8 | 47,4 | 47,5 | 51,0 | 49,1 | 48,6 | 48,3 | 46,7 | 43,9 |
| 11—Percurso medio da bitola larga exclusive suburbios e pequeno percurso | 74,3 | 68,9 | 73,9 | 75,3 | 61,2 | 78,6 | 78,3 | 81,0 | 76,5 | 74,9 |
| **BITOLA ESTREITA** | | | | | | | | | | |
| 12—Suburbios da Linha Auxiliar | 30,3 | 30,3 | 30,6 | 30,6 | 29,7 | 27,5 | 27,8 | 29,7 | 29,7 | 22,3 |
| 13—Suburbios da R. Fluminense | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 6,0 |
| 14—Suburbios de Bello Horizonte | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 27,7 |
| 15—Trens de viajantes | 65,5 | 68,5 | 70,2 | 68,8 | 88,6 | 87,6 | 87,1 | 101,0 | 142,9 | 81,1 |
| 16—Trens mixtos e de cargas | — | — | — | — | — | — | — | 104,2 | 70,4 | 72,8 |
| 17—Trens de serviço | 17,9 | 10,3 | 15,4 | 18,7 | 19,5 | 17,2 | 21,0 | 23,7 | 22,2 | 20,7 |
| 18—Percurso medio da bitola estreita | 53,3 | 48,4 | 52,6 | 52,5 | 58,6 | 53,1 | 55,4 | 50,2 | 46,4 | 46,1 |
| 19—Percurso medio da bitola estreita exclusive suburbios | 63,8 | 55,1 | 61,7 | 68,4 | 74,8 | 62 8 | 65,7 | 69,9 | 61,1 | 62,1 |
| 20—Percurso medio geral em ambas as bitolas | 49,1 | 46,4 | 48,7 | 49,4 | 52,8 | 50,1 | 50,2 | 50,2 | 46,7 | 44,5 |
| 21—Percurso medio geral em ambas as bitolas exclusive suburbios e pequeno percurso | 69,1 | 62,3 | 69,2 | 73,1 | 80,7 | 73,1 | 74,0 | 79,4 | 70,8 | 70,2 |

## PERCURSO DOS CARROS E VAGÕES

O percurso kilometrico total dos carros e vagões foi o seguinte:

**a) — Bitola larga:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 — Carros (exclusive suburbios e pequeno percurso | | | 20.901.877 |
| 2 — Suburbios e pequeno percurso | | | 30.067.668 |
| 3 — Vagões fechados | | | 22.337.705 |
| 4 — Vagões abertos | | | 6.396.039 |
| 5 — Pranchas | | | 1.304.314 |
| 6 — Animaes | | | 8.198.964 |
| 7 — Especiaes | | | 5.309.667 |
| 8 — Vasios | Carros | 714.759 | |
| | Vagões | 13.447.713 | 14.162.472 |
| Total | | | 108.678.706 |

**b) — Bitola estreita:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 — Carros (exclusive suburbios) | | | 6.174.368 |
| 2 — Suburbios | | | 4.859.854 |
| 3 — Vagões fechados | | | 6.183.798 |
| 4 — Vagões abertos | | | 2.429.145 |
| 5 — Pranchas | | | 545.012 |
| 6 — Animaes | | | 3.478.633 |
| 7 — Especiaes | | | 222.786 |
| 8 — Vasios | Carros | 131.168 | |
| | Vagões | 4.875.380 | 5.006.548 |
| Total | | | 28.900.144 |
| Tota Geral | | | 137.578.850 |

Comparado este percurso com o apurado em 1931, verifica-se que em 1932 houve um decrescimo de 10.061.987 kms., correspondente a 6,8 °/°.

## PERCURSO DE CARROS E VAGÕES VASIOS

O percurso total de carros e vagões vasios foi o seguinte:

**a) — Bitola larga:**

| | |
|---|---|
| 1 — Passageiros | 714.759 |
| 2 — Mercadorias | 8.273.301 |
| 3 — Animaes | 5.174.412 |
| Total | 14.162.472 |

**b) — Bitola estreita:**

| | |
|---|---|
| 1 — Passageiros | 131.168 |
| 2 — Mercadorias | 2.717.993 |
| 3 — Animaes | 2.157.387 |
| Total | 5.006.548 |
| Total Geral | 19.169.020 |

O percurso dos carros de passageiros, vasios, representa as seguintes percentagens em relação ao percurso carregado:

| | |
|---|---|
| a) — Bitola larga | 1,38 % |
| b) — Bitola estreita | 1,18 % |

Quanto ao percurso dos vagões de mercadorias e animaes, vasios, as percentagens em relação aos occupados são as seguintes:

a) — Na Bitola Larga:

| | |
|---|---|
| Mercadorias | 18,98 % |
| Animaes | 38,75 % |

b) — Na Bitola Estreita:

| | |
|---|---|
| Mercadorias | 22,40 % |
| Animaes: | 38,15 % |

O percurso medio diario de um vagão de mercadorias, carregado, foi:

| | 1931 | 1932 |
|---|---|---|
| 1 — Na Bitola Larga | 31,kms.90 | 29,kms.19 |
| 2 — Na Bitola Estreita | 21,kms.40 | 20,kms.70 |

## BITOLA LARGA

| TRECHOS | Kilometragem |
|---|---|
| D. Pedro II — Belém | |
| Belém — Barra do Pirahy | 61,698 |
| Barra do Pirahy — Entre Rios | 46,422 |
| Entre Rios — Santos Dumont | 89,345 |
| Santos Dumont — Lafayette | 126,710 |
| Lafayette — Bello Horizonte | 138,103 |
| Ramal de Santa Cruz | 177,673 |
| » de Mangaratiba | 34,442 |
| » de Paracamby | 48,467 |
| » de S. Paulo | 8,306 |
| » de Lima Duarte | 389,919 |
| | 51,255 |

## BITOLA ESTREITA

| TRECHOS | Kilometragem |
|---|---|
| Lafayette — Burnier | |
| Burnier — Sabará | 35,653 |
| Sabará — Bello Horizonte | 84,493 |
| Sabará — Sete Lagôas | 22,229 |
| Sete Lagôas — Corintho | 101,911 |
| Corintho — Montes Claros | 167,840 |
| Ramal de Bello Horizonte | 263,690 |
| » de Ponte Nova | 14,343 |
| » de Santa Barbara | 146,069 |
| » de Pirapora | 76,312 |
| » de Diamantina | 155,698 |
| Alfredo Maia — Governador Portella | 148,000 |
| Governador Portella — Entre Rios | 111,700 |
| Entre Rios — Porto Novo | 64,637 |
| Governador Portella — Santa Rita de Jacutinga | 63,771 |
| Valença — Affonso Arinos | 146,270 |
| Ramal de Piranga | 60,895 |
| » de Piquete | 56,977 |
| » de Bananal | 17,619 |
| | 26,678 |

# QUADRO DEMONSTRATIVO DO APROVEITAMENTO DA LOTAÇÃO OFFERECIDA PELAS LOCOMOTIVAS DOS TRENS, DURANTE O ANNO DE 1932

## LINHA DO CENTRO — (Bitola Larga)

**TRENS DE PASSAGEIROS**

IMPARES

| TRECHOS | Quantidade de trens | Kilometragem | LOTAÇÕES Offerecidas | LOTAÇÕES Aproveitadas | MEDIA DAS LOTAÇÕES Off.° | MEDIA DAS LOTAÇÕES Aprov. | Aproveitamento percentual |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| D. Pedro II a Belém | 2.569 | 159.278 | 1.137.076 | 666.749 | 442 | 259 | 58,6 |
| Belém a Barra do Pirahy | 2.575 | 118.450 | 760.538 | 637.826 | 295 | 247 | 83,8 |
| Barra do Pirahy a Entre Rios | 1.464 | 130.741 | 597.412 | 257.778 | 408 | 176 | 43,1 |
| Entre Rios a Santos Dumont | 1.098 | 139.446 | 311.455 | 229.601 | 283 | 209 | 73,7 |
| Santos Dumont a Lafayette | 1.098 | 151.524 | 277.037 | 228.082 | 252 | 207 | 82,3 |
| Lafayette a Bello Horizonte | 732 | 130.296 | 201.040 | 158.107 | 274 | 215 | 78,5 |
| Somma | 9.536 | 829.735 | 3.284.578 | 2.178.093 | 344 | 228 | 66,3 |
| **Suburbios e Pequeno Perc.°** | | | | | | | |
| D. Pedro II a Belém | 63.041 | 1.459.658 | 18.084.260 | 10.932.553 | 287 | 173 | 60,4 |
| Total | 72.577 | 2.289.393 | 21.368.838 | 13.110.646 | 294 | 180 | 61,3 |

PARES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belém a D. Pedro II | 2.570 | 159.340 | 1.142.671 | 669.693 | 444 | 260 | 58,6 |
| Barra do Pirahy a Belém | 2.574 | 118.404 | 1.015.293 | 634.739 | 394 | 246 | 62,5 |
| Entre Rios a Barra do Pirahy | 1.464 | 130.741 | 616.483 | 274.943 | 421 | 187 | 44,6 |
| Santos Dumont a Entre Rios | 1.098 | 139.446 | 408.782 | 278.755 | 372 | 253 | 68,1 |
| Lafayette a Santos Dumont | 1.098 | 151.524 | 297.835 | 233.910 | 271 | 213 | 78,5 |
| Bello Horizonte a Lafayette | 731 | 130.118 | 215.180 | 154.390 | 294 | 211 | 71,7 |
| Somma | 9.535 | 829.573 | 3.696.264 | 2.246.400 | 387 | 235 | 60,7 |
| **Suburbios e Pequeno Perc.°** | | | | | | | |
| Belém a D. Pedro II | 63.041 | 1.459.658 | 18.084.260 | 10.932.553 | 287 | 173 | 60,4 |
| Total | 72.576 | 2.289.231 | 21.780.524 | 13.178.953 | 300 | 181 | 60,5 |
| Total Geral | 145.153 | 4.578.624 | 43.149.362 | 26.289.599 | 297 | 181 | 60,9 |

**TRENS MIXTOS E DE CARGAS**

IMPARES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Maritima a Belém | 6.785 | 265.551 | 3.701.314 | 2.090.190 | 545 | 545 | 56,4 |
| Belém a Barra do Pirahy | 4.429 | 196.998 | 2.143.915 | 1.810.575 | 484 | 408 | 84,4 |
| Barra do Pirahy a Entre Rios | 2.124 | 189.096 | 1.241.515 | 958.601 | 584 | 451 | 77,2 |
| Entre Rios a Santos Dumont | 2.746 | 344.844 | 1.021.132 | 889.915 | 372 | 324 | 87,1 |
| Santos Dumont a Lafayette | 1.767 | 233.729 | 689.090 | 643.823 | 389 | 364 | 93,4 |
| Lafayette a Bello Horizonte | 897 | 152.663 | 326.476 | 313.719 | 363 | 349 | 96,0 |
| Somma | 18.748 | 1.382.851 | 9.123.442 | 6.706.823 | 486 | 357 | 73,5 |

## LINHA DO CENTRO — (Bitola Larga)

**TRENS MIXTOS E DE CARGAS**

(Continuação)

PARES

| TRECHOS | Quantidade de trens | Kilometragem | LOTAÇÕES Offerecidas | LOTAÇÕES Aproveitadas | MEDIA DAS LOTAÇÕES Off.° | MEDIA DAS LOTAÇÕES Aprov. | Aproveitamento percentual |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belém a Maritima | 6.794 | 265.906 | 3.747.133 | 2.339.870 | 551 | 344 | 62,4 |
| Barra do Pirahy a Belém | 4.389 | 195.144 | 2.846.464 | 1.929.973 | 648 | 439 | 67,6 |
| Entre Rios a Barra do Pirahy | 2.114 | 189.137 | 1.195.358 | 906.643 | 565 | 428 | 75,7 |
| Santos Dumont a Entre Rios | 2.692 | 339.545 | 1.357.491 | 850.930 | 504 | 316 | 62,6 |
| Lafayette a Santos Dumont | 1.768 | 233.223 | 719.922 | 620.199 | 407 | 350 | 86,1 |
| Bello Horizonte a Lafayette | 883 | 150.594 | 346.106 | 305.520 | 391 | 346 | 88,2 |
| Somma | 18.640 | 1.373.549 | 10.212.474 | 6.953.135 | 547 | 373 | 68,0 |
| Total | 37.388 | 2.756.400 | 19.335.916 | 13.659.958 | 517 | 365 | 70,6 |
| **TOTAES** | | | | | | | |
| Total de passageiros | 145.153 | 4.578.624 | 43.149.362 | 26.289.599 | 297 | 181 | 60,9 |
| Total de mixtos e de cargas | 37.388 | 2.756.400 | 19.335.916 | 13.659.958 | 517 | 365 | 70,6 |
| Total de extraordinarios | 1.383 | 92.335 | 576.083 | 294.338 | 416 | 212 | 51,0 |
| Total Geral | 183.924 | 7.427.359 | 63.061.361 | 40.243.895 | 343 | 218 | 63,8 |

## RAMAL DE S. PAULO

**TRENS DE PASSAGEIROS**

IMPARES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Barra do Pirahy a Rezende | 436 | 36.248 | 72.246 | 34.979 | 166 | 80 | 48,4 |
| Barra do Pirahy a Cachoeira | 1.405 | 220.054 | 559.373 | 367.160 | 398 | 261 | 65,6 |
| Cachoeira a Jacarehy | 1.577 | 223.934 | 534.070 | 410.328 | 338 | 260 | 76,8 |
| Jacarehy a Norte | 1.577 | 145.084 | 447.779 | 407.204 | 283 | 258 | 90,8 |
| Somma | 4.995 | 625.320 | 1.613.468 | 1.219.671 | 324 | 242 | 75,5 |
| **Suburbios** | | | | | | | |
| Mogy a Norte | 2.096 | 102.704 | 563.404 | 391.876 | 268 | 186 | 69,6 |
| Carvalho de Araujo a Norte | 1.246 | 29.904 | 336.420 | 243.699 | 270 | 196 | 72,6 |
| Somma | 3.342 | 132.608 | 899.824 | 635.575 | 269 | 190 | 70,6 |
| Total | 8.337 | 757.928 | 2.513.292 | 1.855.246 | 301 | 222 | 73,8 |

PARES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rezende a Barra do Pirahy | 439 | 36.497 | 72.736 | 34.339 | 165 | 78 | 47,2 |
| Cachoeira a Barra do Pirahy | 1.406 | 219.740 | 561.530 | 374.171 | 399 | 266 | 66,6 |
| Jacarehy a Cachoeira | 1.573 | 223.366 | 534.300 | 421.312 | 339 | 267 | 79,0 |
| Norte a Jacarehy | 1.573 | 144.716 | 444.740 | 410.373 | 282 | 267 | 92,3 |
| Somma | 4.991 | 624.319 | 1.613.306 | 1.240.195 | 324 | 248 | 76,8 |
| **Suburbios** | | | | | | | |
| Norte a Mogy | 2.096 | 102.704 | 563.404 | 391.876 | 268 | 187 | 69,6 |
| Norte a Carvalho de Araujo | 1.247 | 29.928 | 336.590 | 243.794 | 189 | 195 | 72,6 |
| Somma | 3.343 | 132.632 | 899.994 | 635.670 | 269 | 190 | 70,6 |
| Total | 8.334 | 756.951 | 2.513.300 | 1.875.865 | 301 | 225 | 74,6 |
| Total geral | 16.671 | 1.514.879 | 5.026.592 | 3.731.111 | 301 | 223 | 74,2 |

## RAMAL DE S. PAULO

**TRENS MIXTOS E DE CARGAS** — IMPARES

(Continuação)

| TRECHOS | Quantidade de trens | Kilometragem | LOTAÇÕES Offerecidas | LOTAÇÕES Aproveitadas | MEDIA DAS LOTAÇÕES Off.° | MEDIA DAS LOTAÇÕES Aprov. | Aproveitamento percentual |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Barra do Pirahy a Cachoeira.... | 2.253 | 331.741 | 1.346.506 | 1.088.203 | 597 | 483 | 80,8 |
| Cachoeira a Jacarehy..... | 1.585 | 225.702 | 743.962 | 674.662 | 469 | 425 | 90,8 |
| Jacarehy a Norte — Cargas..... | 1.794 | 165.379 | 725.796 | 663.026 | 404 | 371 | 91,2 |
| Somma..... | 5.632 | 722.822 | 2.816.264 | 2.425.891 | 501 | 429 | 85,7 |
| **PARES** | | | | | | | |
| Cachoeira a Barra do Pirahy.... | 2.198 | 321.227 | 1.323.895 | 1.145.314 | 602 | 521 | 86,5 |
| Jacarehy a Cachoeira..... | 1.589 | 225.173 | 744.582 | 711.777 | 468 | 447 | 95,8 |
| Norte — Cargas — a Jacarehy. | 1.918 | 183.246 | 794.761 | 753.081 | 414 | 392 | 91,7 |
| Somma..... | 5.705 | 729.646 | 2.863.238 | 2.610.172 | 502 | 457 | 91,2 |
| Total..... | 11.337 | 1.452.468 | 5.679.502 | 5.036.063 | 501 | 442 | 88,6 |
| **TOTAES** | | | | | | | |
| Total de passageiros..... | 16.671 | 1.514.879 | 5.026.592 | 3.731.111 | 301 | 223 | 74,2 |
| Total de mixtos e de cargas..... | 11.337 | 1.452.468 | 5.679.502 | 5.036.063 | 501 | 442 | 88,6 |
| Total de extraordinarios..... | 1.704 | 118.977 | 701.853 | 316.178 | 417 | 185 | 45,0 |
| Total Geral..... | 29.712 | 3.086.324 | 11.407.947 | 9.083.352 | 383 | 305 | 79,6 |

## RAMAL DE SANTA CRUZ — (Bitola Larga

**TRENS DE PASSAGEIROS — (P. Percurso)**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Deodoro a Matadouro..... | 13.435 | 387.768 | 2.955.700 | 2.059.552 | 220 | 153 | 69,6 |
| Matadouro a Deodoro..... | 13.435 | 387.768 | 2.955.700 | 2.059.552 | 220 | 153 | 69,6 |
| Total..... | 26.870 | 775.536 | 5.911.400 | 4.119.104 | 220 | 153 | 69,6 |
| **TRENS MIXTOS E DE CARGAS** | | | | | | | |
| Deodoro a Matadouro..... | 1.264 | 42.278 | 694.445 | 338.805 | 549 | 307 | 48,7 |
| Matadouro a Deodoro..... | 1.259 | 42.108 | 688.317 | 348.242 | 544 | 275 | 53,0 |
| Total..... | 2.523 | 84.386 | 1.382.762 | 687.047 | 548 | 272 | 49,8 |
| Total de extraordinarios.... | 262 | 1.925 | 108.870 | 68.678 | 415 | 262 | 63,0 |
| Total Geral..... | 29.655 | 861.847 | 7.403.032 | 4.874.829 | 249 | 164 | 65,8 |

## RAMAL DE MANGARATIBA

**TRENS DE PASSAGEIROS — (P. Percurso)**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Santa Cruz a Mangaratiba..... | 1.100 | 53.251 | 179.048 | 51.450 | 163 | 47 | 28,7 |
| Mangaratiba a Santa Cruz..... | 1.100 | 53.251 | 179.048 | 51.450 | 163 | 47 | 28,7 |
| Total..... | 2.200 | 106.502 | 358.096 | 102.900 | 163 | 47 | 28,7 |
| **TRENS MIXTOS E DE CARGAS** | | | | | | | |
| Santa Cruz a Mangaratiba..... | 366 | 17.568 | 210.798 | 96.560 | 575 | 263 | 45,8 |
| Mangaratiba a Santa Cruz..... | 366 | 17.568 | 211.047 | 101.682 | 576 | 277 | 48,1 |
| Total..... | 732 | 35.136 | 421.845 | 198.242 | 576 | 270 | 46,9 |
| Total de extraordinarios... | 6 | 204 | 1.728 | 714 | 288 | 119 | 41,3 |
| Total Geral..... | 2.938 | 141.842 | 781.669 | 301.856 | 266 | 103 | 38,6 |

## RAMAL DE PARACAMBY

**TRENS DE PASSAGEIROS — (P. Percurso)**

(Continuação)

| TRECHOS | Quantidade de trens | Kilometragem | LOTAÇÕES Offerecidas | LOTAÇÕES Aproveitadas | MEDIA DAS LOTAÇÕES Off.º | MEDIA DAS LOTAÇÕES Aprov.º | Aproveitamento percentual |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Belém a Paracamby | 3.294 | 27.339 | 691.740 | 459.605 | 210 | 139 | 66,4 |
| Paracamby a Belém | 3.294 | 27.339 | 691.740 | 459.605 | 210 | 139 | 66,4 |
| Total | 6.588 | 54.678 | 1.383.480 | 919.210 | 210 | 139 | 66,4 |

## RAMAL DE LIMA DUARTE

**TRENS MIXTOS E DE CARGAS**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Juiz de Fóra a Lima Duarte | 366 | 23.790 | 100.932 | 50.000 | 275 | 136 | 49,5 |
| Lima Duarte a Juiz de Fóra | 366 | 23.790 | 99.755 | 59.164 | 272 | 161 | 59,3 |
| Total | 732 | 47.580 | 200.687 | 109.164 | 274 | 149 | 54,3 |

## LINHA DO CENTRO — (Bitola Estreita)

**TRENS DE PASSAGEIROS**

### IMPARES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lafayette a Bello Horizonte | 733 | 105.516 | 117.305 | 72.001 | 160 | 98 | 61,3 |
| Bello Horizonte a Sete Lagôas | 522 | 57.420 | 78.380 | 52.706 | 150 | 100 | 67,2 |
| Sete Lagôas a Corintho | 522 | 87.696 | 78.300 | 57.179 | 150 | 109 | 73,0 |
| Corintho a Buenopolis | 152 | 11.856 | 22.800 | 13.223 | 150 | 86 | 57,9 |
| Sabará a Santa Barbara | 366 | 28.182 | 29.205 | 19.703 | 79 | 53 | 67,4 |
| Burnier a Marianna | 366 | 22.326 | 29.280 | 25.158 | 80 | 68 | 85,9 |
| Somma | 2.661 | 312.996 | 355.270 | 239.970 | 133 | 90 | 67,5 |
| **Suburbios** | | | | | | | |
| Sabará a Bello Horizonte | 1.464 | 35.136 | 210.887 | 132.955 | 143 | 90 | 63,0 |
| Raposos a Bello Horizonte | 732 | 25.620 | 114.180 | 82.547 | 155 | 112 | 72,2 |
| Somma | 2.196 | 60.756 | 325.067 | 215.502 | 148 | 98 | 66,2 |
| Total | 4.857 | 373.752 | 680.337 | 455.472 | 140 | 93 | 66,9 |

### PARES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bello Horizonte a Lafayette | 732 | 105.408 | 117.120 | 78.642 | 160 | 107 | 67,1 |
| Sete Lagôas a Bello Horizonte | 524 | 57.640 | 78.600 | 59.983 | 146 | 114 | 76,3 |
| Corintho a Sete Lagôas | 524 | 88.032 | 78.600 | 60.047 | 146 | 114 | 76,3 |
| Buenopolis a Corintho | 152 | 11.856 | 22.800 | 13.335 | 150 | 87 | 58,4 |
| Santa Barbara a Sabará | 366 | 28.182 | 29.184 | 20.734 | 79 | 56 | 71,0 |
| Marianna a Burnier | 366 | 22.326 | 29.280 | 26.240 | 79 | 71 | 82,8 |
| Somma | 2.664 | 313.444 | 355.584 | 258.981 | 133 | 97 | 72,8 |
| **Suburbios** | | | | | | | |
| Bello Horizonte a Sabará | 1.464 | 35.136 | 210.300 | 119.857 | 143 | 81 | 56,9 |
| Bello Horizonte a Raposos | 732 | 25.620 | 113.460 | 66.889 | 155 | 91 | 58,9 |
| Somma | 2.196 | 60.756 | 323.760 | 186.746 | 147 | 85 | 57,6 |
| Total | 4.860 | 374.200 | 679.344 | 445.727 | 139 | 91 | 65,6 |
| Total Geral | 9.717 | 747.952 | 1.359.681 | 901.199 | 139 | 92 | 66,2 |

## LINHA DO CENTRO (Bitola Estreita)

**TRENS MIXTOS E DE CARGAS**

(Continuação)

### IMPARES

| TRECHOS | Quantidade de trens | Kilometragem | LOTAÇÕES Offerecidas | LOTAÇÕES Aproveitadas | MEDIA DAS LOTAÇÕES Off.° | MEDIA DAS LOTAÇÕES Aprov.° | Aproveitamento percentual |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lafayette a Sabará | 1.345 | 157.537 | 275.750 | 272.604 | 205 | 202 | 98,8 |
| Sabará a Sete Lagôas | 744 | 73.147 | 149.363 | 122.024 | 200 | 164 | 81,6 |
| Sete Lagôas a Curvello | 1.042 | 140.120 | 203.429 | 156.296 | 195 | 149 | 76,8 |
| Curvello a Corintho | 387 | 21.197 | 76.338 | 53.082 | 197 | 137 | 69,5 |
| Corintho a Buenopolis | 299 | 23.304 | 49.215 | 29.817 | 164 | 99 | 60,5 |
| Buenopolis a Bocayuva | 717 | 110.342 | 117.583 | 94.302 | 163 | 131 | 80,1 |
| Bocayuva a Montes Claros | 670 | 45.357 | 109.415 | 81.612 | 163 | 121 | 74,5 |
| Corintho a Pirapóra | 435 | 61.835 | 64.477 | 51.693 | 148 | 118 | 80,1 |
| Corintho a Diamantina | 402 | 58.046 | 49.084 | 41.116 | 122 | 102 | 83,7 |
| Sabará a J. Vasconcellos | 1.009 | 32.214 | 162.362 | 154.990 | 160 | 153 | 95,4 |
| J. Vasconcellos a Santa Barbara | 922 | 32.892 | 259.434 | 92.517 | 281 | 100 | 35,6 |
| Sabará a Bello Horizonte | 447 | 10.087 | 77.102 | 64.791 | 168 | 144 | 86,2 |
| Burnier a Marianna | 762 | 43.116 | 92.731 | 78.274 | 121 | 102 | 84,8 |
| Marianna a Ponte Nova | 640 | 41.708 | 74.961 | 67.528 | 117 | 105 | 90,0 |
| Bello Horizonte a Sete Lagôas | 367 | 40.270 | 69.629 | 46.945 | 189 | 127 | 67,4 |
| Horto Florestal a Sete Lagôas | 473 | 47.689 | 93.835 | 61.225 | 197 | 129 | 65,5 |
| Somma | 10.661 | 958.858 | 1.922.208 | 1.468.786 | 180 | 137 | 76,4 |

### PARES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sabará a Lafayette | 1.315 | 155.975 | 263.453 | 259.703 | 200 | 197 | 98,9 |
| Sete Lagôas a Sabará | 707 | 70.528 | 140.052 | 133.013 | 198 | 188 | 94,9 |
| Curvello a Sete Lagôas | 1.060 | 146.411 | 206.153 | 192.427 | 194 | 181 | 93,3 |
| Corintho a Curvello | 376 | 20.515 | 77.273 | 66.831 | 205 | 177 | 86,4 |
| Buenopolis a Corintho | 299 | 23.304 | 49.330 | 39.219 | 164 | 131 | 79,5 |
| Bocayuva a Buenopolis | 728 | 113.961 | 120.562 | 117.764 | 165 | 161 | 94,3 |
| Montes Claros a Bocayuva | 654 | 45.105 | 109.373 | 98.796 | 164 | 148 | 90,0 |
| Pirapóra a Corintho | 433 | 62.389 | 65.628 | 53.910 | 105 | 124 | 82,1 |
| Diamantina a Corintho | 409 | 58.519 | 49.525 | 43.261 | 121 | 105 | 87,3 |
| J. Vasconcellos a Sabará | 968 | 32.266 | 269.952 | 233.983 | 278 | 241 | 86,6 |
| Santa Barbara a J. Vasconcellos | 965 | 34.209 | 172.235 | 156.171 | 178 | 171 | 90,6 |
| Bello Horizonte a Sabará | 437 | 10.003 | 74.228 | 59.710 | 169 | 136 | 80,4 |
| Marianna a Burnier | 788 | 45.021 | 103.131 | 95.014 | 130 | 120 | 92,1 |
| Ponte Nova a Marianna | 663 | 42.473 | 81.943 | 81.189 | 123 | 122 | 99,0 |
| Sete Lagôas a Bello Horizonte | 367 | 40.370 | 69.540 | 63.151 | 189 | 172 | 90,8 |
| Sete Lagôas a Horto Florestal | 498 | 52.108 | 98.360 | 90.249 | 197 | 181 | 91,7 |
| Somma | 10.677 | 953.157 | 1.950.738 | 1.784.391 | 182 | 167 | 91,4 |
| Total | 21.338 | 1.892.015 | 3.872.946 | 3.253.177 | 181 | 152 | 83,9 |

### TOTAES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total de passageiros | 9.717 | 747.952 | 1.359.681 | 901.199 | 139 | 92 | 66,2 |
| Total de mixtos e de cargas | 21.338 | 1.892.015 | 3.872.946 | 3.253.177 | 181 | 152 | 83,9 |
| Total de extraordinarios | 348 | 43.628 | 46.089 | 16.959 | 132 | 48 | 36,7 |
| Total Geral | 31.403 | 2.683.595 | 5.278.716 | 4.171.335 | 168 | 136 | 79,0 |

## LINHA AUXILIAR E REDE FLUMINENSE

**TRENS DE PASSAGEIROS**

(Continuação)

IMPARES

| TRECHOS | Quantidade de trens | Kilometragem | LOTAÇÕES | | MEDIA DAS LOTAÇÕES | | Aproveitamento percentual |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Offerecidas | Aproveitadas | Off.° | Aprov°. | |
| Belém a Governador Portella.... | 732 | 32.208 | 76.860 | 67.964 | 105 | 92 | 88,4 |
| Govern. Portella a Entre Rios... | 732 | 47.580 | 172.757 | 64.147 | 236 | 88 | 37,1 |
| Entre Rios a Porto Novo..... | 366 | 23.424 | 92.964 | 65.386 | 254 | 178 | 70,3 |
| Gov. Portella a B. de Vassouras. | 732 | 31.476 | 21.106 | 20.684 | 28 | 28 | 98,0 |
| Juparanã a Valença..... | 366 | 9.150 | 36.520 | 25.865 | 99 | 70 | 70,8 |
| Valença a Sta. Rita de Jacutinga | 366 | 27.816 | 32.940 | 25.506 | 90 | 68 | 77,4 |
| Somma..... | 3.294 | 171.654 | 433.147 | 269.552 | 132 | 82 | 62,1 |
| **Suburbios** | | | | | | | |
| Alfredo Maia a S. Matheus..... | 12.078 | 326.106 | 2.174.040 | 1.811.700 | 179 | 150 | 83,3 |
| S. Matheus a Andrade de Araujo | 4.026 | 32.208 | 724.980 | 281.820 | 180 | 70 | 38,8 |
| B. Vassouras a C. de Vassouras.. | 1.464 | 8.784 | 40.992 | 40.992 | 28 | 28 | 100 |
| Somma..... | 17.568 | 367.098 | 2.940.012 | 2.134.512 | 167 | 121 | 72,6 |
| Total..... | 20.862 | 538.752 | 3.373.159 | 2.404.064 | 161 | 115 | 71,2 |

PARES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Governador Portella a Belém.... | 732 | 32.208 | 158.844 | 70.893 | 217 | 96 | 44,6 |
| Entre Rios a Govern. Portella... | 732 | 47.580 | 132.574 | 69.401 | 181 | 94 | 52,3 |
| Porto Novo a Entre Rios..... | 366 | 23.424 | 92.964 | 80.933 | 254 | 221 | 87,0 |
| B. de Vassouras a G. Portella... | 732 | 29.460 | 21.024 | 20.652 | 28 | 28 | 98,2 |
| Valença a Juparanã..... | 366 | 9.150 | 54.900 | 33.523 | 150 | 91 | 61,0 |
| Sta. Rita de Jacutinga a Valença | 366 | 27.816 | 35.080 | 25.728 | 95 | 70 | 73,3 |
| Somma..... | 3.294 | 169.638 | 495.386 | 301.130 | 150 | 92 | 60,9 |
| **Suburbios** | | | | | | | |
| S. Matheus a Alfredo Maia..... | 12.078 | 326.106 | 2.174.040 | 1.811.700 | 179 | 150 | 83,3 |
| Alfredo Maia a S. Matheus..... | 4.026 | 32.208 | 724.680 | 281.820 | 180 | 70 | 38,8 |
| C. de Vassouras a B. Vassouras.. | 1.830 | 10.980 | 51.240 | 51.240 | 28 | 28 | 100 |
| Somma..... | 17.934 | 369.294 | 2.949.960 | 2.144.760 | 164 | 119 | 72,7 |
| Total..... | 21.228 | 538.932 | 3.445.346 | 2.445.890 | 162 | 115 | 70,9 |
| Total Geral..... | 42.090 | 1.077.684 | 6.818.505 | 4.849.954 | 161 | 115 | 71,1 |

**TRENS MIXTOS E DE CARGAS**

IMPARES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Alfredo Maia a Sertão..... | 948 | 68.770 | 288.865 | 187.874 | 304 | 188 | 65,0 |
| Sertão a Governador Portella.... | 1.004 | 25.100 | 144.980 | 136.394 | 144 | 135 | 94,0 |
| Govern. Portella a Entre Rios... | 375 | 24.315 | 151.710 | 97.394 | 404 | 259 | 64,1 |
| Entre Rios a Porto Novo..... | 400 | 25.600 | 126.645 | 100.358 | 316 | 250 | 79,2 |
| Governador Portella a Juparanã. | 387 | 17.763 | 69.534 | 59.045 | 179 | 152 | 84,9 |
| Juparanã a Valença..... | 862 | 21.550 | 94.286 | 85.850 | 109 | 99 | 91,0 |
| Valença a Sta. Rita de Jacutinga | 387 | 29.338 | 38.570 | 34.126 | 99 | 88 | 88,4 |
| Valença a Affonso Arinos..... | 732 | 43.920 | 91.372 | 62.329 | 124 | 86 | 68,2 |
| Somma..... | 5.095 | 256.356 | 1.005.962 | 763.370 | 179 | 150 | 76,3 |

## LINHA AUXILIAR E REDE FLUMINENSE

### TRENS MIXTOS E DE CARGAS — PARES

(Continuação)

| TRECHOS | Quantidade de trens | Kilometragem | LOTAÇÕES Offerecidas | LOTAÇÕES Aproveitadas | MEDIA DAS LOTAÇÕES Off.° | MEDIA DAS LOTAÇÕES Aprov.° | Aproveitamento percentual |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sertão a Alfredo Maia | 947 | 68.664 | 279.835 | 255.178 | 295 | 269 | 91,1 |
| Governador Portella a Sertão | 1.003 | 26.075 | 321.855 | 155.988 | 320 | 155 | 48,4 |
| Entre Rios a Govern. Portella | 375 | 24.315 | 120.318 | 112.536 | 320 | 300 | 93,5 |
| Porto Novo a Entre Rios | 400 | 25.600 | 126.029 | 108.948 | 315 | 272 | 86,4 |
| Juparanã a Governador Portella | 388 | 17.809 | 69.324 | 58.970 | 178 | 151 | 85,0 |
| Valença a Juparanã | 863 | 21.575 | 144.244 | 70.559 | 167 | 81 | 48,9 |
| Sta. Rita de Jacutinga a Valença | 387 | 29.338 | 38.500 | 33.024 | 99 | 85 | 88,3 |
| Affonso Arinos a Valença | 732 | 43.920 | 98.620 | 65.512 | 134 | 89 | 66,5 |
| Somma | 5.095 | 256.296 | 1.198.726 | 860.715 | 235 | 169 | 71,9 |
| Total | 10.190 | 512.652 | 2.204.688 | 1.624.085 | 208 | 159 | 73,6 |

### TOTAES

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Total de passageiros | 42.090 | 1.077.684 | 6.818.505 | 4.849.954 | 161 | 115 | 71,1 |
| Total de mixtos e de cargas | 10.190 | 512.652 | 2.204.688 | 1.624.085 | 208 | 159 | 73,6 |
| Total de extraordinarios | 433 | 20.382 | 38.859 | 21.751 | 89 | 50 | 55,9 |
| Total Geral | 52.713 | 1.610.718 | 9.062.052 | 6.495.790 | 171 | 123 | 71,6 |

### RAMAL DE PIRANGA

TRENS MIXTOS E DE CARGAS

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Santos Dumont a Mercês | 389 | 22.173 | 40.845 | 33.709 | 105 | 86 | 81,2 |
| Mercês a Santos Dumont | 389 | 22.173 | 38.900 | 35.279 | 100 | 90 | 90,6 |
| Somma | 778 | 44.346 | 79.745 | 68.988 | 102 | 88 | 86,5 |
| Trens extraordinarios | 32 | 1.824 | 3.280 | 781 | 102 | 24 | 23,8 |
| Total | 810 | 46.170 | 83.025 | 69.769 | 102 | 86 | 84,0 |

### RAMAL DE PIQUETE

TRENS MIXTOS E DE CARGAS

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Lorena a R. Alves | 472 | 8.014 | 30.880 | 28.459 | 65 | 60 | 92,1 |
| R. Alves a Lorena | 473 | 8.031 | 34.725 | 24.914 | 73 | 52 | 71,7 |
| Somma | 945 | 16.045 | 63.605 | 53.373 | 67 | 56 | 83,9 |
| Trens extraordinarios | 14 | 238 | 935 | 466 | 66 | 33 | 49,8 |
| Total | 959 | 16.283 | 64.540 | 53.839 | 68 | 57 | 83,0 |

### RAMAL DE BANANAL

TRENS MIXTOS E DE CARGAS

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Saudade a Bananal | 489 | 13.203 | 34.100 | 25.099 | 69 | 51 | 73,6 |
| Bananal a Saudade | 489 | 13.203 | 34.100 | 26.208 | 69 | 53 | 76,8 |
| Somma | 978 | 26.406 | 68.200 | 51.307 | 69 | 52 | 75,2 |
| Trens extraordinarios | 10 | 270 | 700 | 451 | 70 | 45 | 64,4 |
| Total | 988 | 26.676 | 68.900 | 51.758 | 69 | 52 | 75,1 |

**Observações:** — O trafego do ramal de Piquete foi interrompido em Julho e assim permaneceu até além da terminação do anno de 1932.

# RESUMO DOS APROVEITAMENTOS DA LOTAÇÃO OFFERECIDA PELAS LOCOMOTIVAS DOS TRENS, DURANTE O ANNO DE 1932

## RESUMO GERAL

### BITOLA LARGA

| TRECHOS | Quantidade de trens | Kilometragem | LOTAÇÕES | | MEDIA DAS LOTAÇÕES | | Aproveitamento percentual |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Offerecidas | Aproveitadas | Off.º | Aprov.º | |
| **TRENS DE PASSAGEIROS** | | | | | | | |
| Linha do Centro | 145.153 | 4.578.624 | 43.149.362 | 26.289.599 | 297 | 181 | 60,9 |
| Ramal de S. Paulo | 16.671 | 1.514.879 | 5.026.592 | 3.731.111 | 301 | 223 | 74,2 |
| Ramal de Santa Cruz | 26.870 | 775.536 | 5.911.400 | 4.119.104 | 220 | 153 | 69,6 |
| Ramal de Mangaratiba | 2.200 | 106.502 | 358.096 | 102.900 | 298 | 85 | 28,7 |
| Ramal de Paracamby | 6.588 | 54.678 | 1.383.480 | 919.210 | 210 | 139 | 66,4 |
| Ramal de Lima Duarte | — | — | — | — | — | — | — |
| Total | 197.482 | 7.030.219 | 55.828.930 | 35.161.924 | 282 | 178 | 62,9 |
| **TRENS MIXTOS E DE CARGAS** | | | | | | | |
| Linha do Centro | 37.388 | 2.756.400 | 19.335.916 | 13.659.158 | 517 | 365 | 70,6 |
| Ramal de S. Paulo | 11.337 | 1.452.468 | 5.679.502 | 5.036.063 | 501 | 442 | 88,6 |
| Ramal de Santa Cruz | 2.523 | 84.386 | 1.382.762 | 687.047 | 548 | 272 | 49,8 |
| Ramal de Mangaratiba | 732 | 35.136 | 421.845 | 198.242 | 576 | 270 | 46,9 |
| Ramal de Paracamby | — | — | — | — | — | — | — |
| Ramal de Lima Duarte | 732 | 47.580 | 200.687 | 109.164 | 274 | 149 | 54,3 |
| Total | 52.712 | 4.375.970 | 27.020.712 | 19.689.674 | 512 | 373 | 72,8 |
| **TRENS EXTRAORDINARIOS** | | | | | | | |
| Linha do Centro | 1.383 | 92.335 | 576.083 | 294.338 | 416 | 212 | 51,0 |
| Ramal de S. Paulo | 1.704 | 118.977 | 701.853 | 316.178 | 417 | 185 | 45,0 |
| Ramal de Santa Cruz | 262 | 1.925 | 108.870 | 68.678 | 415 | 262 | 63,0 |
| Ramal de Mangaratiba | 6 | 204 | 1.728 | 714 | 288 | 119 | 41,3 |
| Ramal de Paracamby | — | — | — | — | — | — | — |
| Ramal de Lima Duarte | — | — | — | — | — | — | — |
| Total | 3.355 | 213.441 | 1.388.534 | 679.908 | 413 | 202 | 48,9 |
| Total Geral | 253.549 | 11.619.630 | 84.238.176 | 55.531.506 | 332 | 219 | 65,9 |

(Continuação)

## BITOLA ESTREITA

| TRECHOS | Quantidade de trens | Kilometragem | LOTAÇÕES | | MEDIA DAS LOTAÇÕES | | Aproveitamento percentual |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Offerecidas | Aproveitadas | Off.ª | Aprov.ª | |
| **TRENS DE PASSAGEIROS** | | | | | | | |
| Linha do Centro | 9 717 | 747 952 | 1 359 681 | 901 199 | 139 | 92 | 66,2 |
| Linha Auxiliar e Rêde | 42 090 | 1 077 684 | 6 818 505 | 4 849 954 | 161 | 115 | 71,1 |
| Ramal de Piranga | — | — | — | — | — | — | — |
| Ramal de Piquete | — | — | — | — | — | — | — |
| Ramal de Bananal | — | — | — | — | — | — | — |
| Total | 51 807 | 1 825 636 | 8 178 186 | 5 751 153 | 157 | 111 | 70,3 |
| Total da Bitola Larga | 197 482 | 7 030 219 | 55 828 930 | 35 161 924 | 282 | 178 | 62,9 |
| Total | 249 289 | 8 855 855 | 64 007 116 | 40 913 077 | 257 | 164 | 63,9 |
| **TRENS MIXTOS E DE CARGAS** | | | | | | | |
| Linha do Centro | 21 338 | 1 892 015 | 3 872 946 | 3 253 177 | 181 | 152 | 83,9 |
| Linha Auxiliar e Rêde | 10 190 | 512.652 | 2 204 688 | 1 624 085 | 208 | 159 | 73,6 |
| Ramal de Piranga | 778 | 44.346 | 79 745 | 68 988 | 102 | 88 | 86,5 |
| Ramal de Piquete | 945 | 16.045 | 63 605 | 53 373 | 67 | 56 | 83,9 |
| Ramal de Bananal | 978 | 26.406 | 68 200 | 51 307 | 69 | 52 | 75,2 |
| Total | 34 229 | 2.491.464 | 6 289 184 | 5 050 930 | 183 | 147 | 80,3 |
| Total da Bitola Larga | 52 712 | 4.375.970 | 27 020 712 | 19 689 674 | 512 | 373 | 72,8 |
| Total | 86.941 | 6.867.434 | 33 309 896 | 24 740 604 | 383 | 284 | 74,2 |
| **TRENS EXTRAORDINARIOS** | | | | | | | |
| Linha do Centro | 348 | 43 628 | 46 089 | 16 959 | 132 | 48 | 36,7 |
| Linha Auxiliar e Rêde | 433 | 20 382 | 38 859 | 21 754 | 89 | 50 | 55,9 |
| Ramal de Piranga | 32 | 1 824 | 3 280 | 781 | 102 | 24 | 23,8 |
| Ramal de Piquete | 14 | 248 | 935 | 466 | 66 | 33 | 49,8 |
| Ramal de Bananal | 10 | 270 | 700 | 451 | 70 | 45 | 64,4 |
| Total | 837 | 66 342 | 89 863 | 40 408 | 107 | 48 | 44,9 |
| Total da Bitola Larga | 3 355 | 213 441 | 1 388 534 | 679 908 | 413 | 202 | 48,9 |
| Total | 4.192 | 279.783 | 1 478 397 | 720 316 | 352 | 171 | 48,7 |
| Total Geral da Bitola Estreita | 86.873 | 4.383.442 | 14 557 233 | 10 842.491 | 167 | 124 | 74,4 |
| Total Geral da Bitola Larga | 253.549 | 11.619.630 | 84 238 176 | 55 531.506 | 332 | 219 | 65,9 |
| RESUMO TOTAL | 340.422 | 16 003 072 | 98.795 409 | 66 373 997 | 290 | 195 | 67,1 |

## NUMERO DE TRENS POR SECÇÕES E RAMAES DURANTE O ANNO DE 1932

| BITOLA LARGA | Suburbios | Viajantes do interior | | Pequeno percurso | Mixtos e cargas | Serviço | TOTAL. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ord.º | Extr.º | | | | |
| D. Pedro II — Belém | 62.764 | 5.139 | 544 | 63.318 | 13.579 | 2.957 | 148.301 |
| Belém — Barra do Pirahy | — | 5.149 | 472 | — | 8.818 | 4.781 | 19.220 |
| Barra do Pirahy — Entre Rios | — | 2.928 | 92 | — | 4.238 | 2.390 | 9.648 |
| Entre Rios — Santos Dumont | — | 2.196 | 127 | — | 5.438 | 1.672 | 9.433 |
| Santos Dumont — Lafayette | — | 2.196 | 92 | — | 3.535 | 515 | 6.338 |
| Lafayette — Bello Horizonte | — | 1.463 | 56 | — | 1.780 | 1.862 | 5.161 |
| Ramal de Santa Cruz | — | — | 262 | 26.870 | 2.523 | 469 | 30.124 |
| Ramal de Mangaratiba | — | — | 6 | 2.200 | 732 | 646 | 2.584 |
| Ramal de Paracamby | — | — | — | 6.588 | — | — | 6.588 |
| Ramal de S. Paulo | 6.685 | 9.986 | 1.704 | — | 11.337 | 4.405 | 34.117 |
| Ramal de Lima Duarte | — | — | — | — | 732 | — | 732 |
| Somma da Bitola Larga em 1932 | 69.449 | 29.057 | 3.355 | 98.976 | 52.712 | 19.697 | 273.246 |
| Somma da Bitola Larga em 1931 | 71.270 | 33.094 | 1.225 | 92.363 | 53.492 | 23.216 | 274.660 |
| Differença em 1932 | — 1.821 | —4.037 | +2.130 | +6.613 | — 780 | —3.519 | —1.414 |
| **BITOLA ESTREITA** | | | | | | | |
| Lafayette — Bello Horizonte | — | 1.465 | 58 | — | 3.544 | 1.779 | 6.846 |
| Bello Horizonte — Montes Claros | — | 2.396 | 94 | — | 9.398 | 2.403 | 14.291 |
| Linha Auxiliar | 32.208 | 3.660 | 290 | — | 5.452 | 3.881 | 45.491 |
| Rêde Fluminense | 3.294 | 2.928 | 143 | — | 4.738 | 2.014 | 13.117 |
| Ramal de Piranga | — | — | 32 | — | 778 | 318 | 1.128 |
| Ramal de Ponte Nova | — | 732 | 69 | — | 2.853 | 889 | 4.543 |
| Ramal de Santa Barbara | — | 732 | 35 | — | 3.864 | 542 | 5.173 |
| Ramal de Bello Horizonte | 4.392 | — | 21 | — | — | — | 4.413 |
| Ramal de Pirapora | — | — | 36 | — | 868 | 1.098 | 2.002 |
| Ramal de Diamantina | — | — | 35 | — | 811 | 1.133 | 1.979 |
| Ramal de Piquete | — | — | 14 | — | 945 | — | 959 |
| Ramal de Bananal | — | — | 10 | — | 978 | 448 | 1.436 |
| Somma da Bitola Estreita em 1932 | 39.894 | 11.913 | 837 | — | 34.229 | 14.505 | 101.378 |
| Somma da Bitola Estreita em 1931 | 38.708 | 12.850 | 461 | — | 35.286 | 15.984 | 103.289 |
| Differença em 1932 | +1.186 | — 937 | + 376 | — | —1.057 | —1.479 | —1.911 |
| Somma Geral em 1932 | 109 343 | 40.970 | 4.192 | 98.976 | 86.941 | 34.202 | 374.624 |
| Somma Geral em 1931 | 109.978 | 45.944 | 1.686 | 92.363 | 88.778 | 39.200 | 377.949 |
| Differença em 1932 | — 635 | —4.974 | +2.506 | +6.613 | —1.937 | —4.998 | —3.325 |

## TRENS-KILOMETRO DE DIVERSAS ESPECIES EM CADA UMA DAS SECÇÕES E RAMAES DURANTE O ANNO DE 1932 COMPARADOS COM OS DO ANNO DE 1931

| [illegible] | SUBURBIOS | VIAJANTES DO INTERIOR | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | TOTAL | | Differença em 1932 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Ordinarios | Extraordin. | | | | 1932 | 1931 | |
| **Bitola Larga** | | | | | | | | | |
| D. Pedro II — Belém | 1 081 089 | 318 618 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 390 933 |
| Belém — Barra do Pi[illegible] | — | 236 854 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Barra do Pirahy — Entre Ri[illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | + [illegible] |
| Entre Rios — San[illegible] Dumont | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 057 169 | [illegible] |
| Santos Dumont — [illegible]afayett[illegible] | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 13 410 | 821 411 | 881 501 | [illegible] |
| Lafayette — Belo Horizonte | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 18 626 | [illegible] | 549 691 | + [illegible] |
| Ramal de Santa Cruz | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 9 804 | [illegible] | 728 419 | + [illegible] |
| [illegible] | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 9 678 | [illegible] | 141 288 | + [illegible] |
| [illegible] | — | | [illegible] | [illegible] | | — | [illegible] | 29 575 | + [illegible] |
| [illegible] | 265 [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 3 164 561 | 3 744 692 | — [illegible] |
| [illegible] | — | — | | [illegible] | | — | 47 580 | 53 013 | — [illegible] |
| [illegible] | — | — | | | | — | — | 1 433 | — |
| Somma da Bitola Larga em 1932 | [illegible] | 2 908 947 | 213 441 | 2 774 913 | 4 375 970 | 355 686 | 11 975 316 | — | — |
| Somma da Bitola Larga em 1931 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 4 668 485 | 394 624 | — | 12 827 816 | — |
| Differença em 1932 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | —292 515 | — 38 938 | — | — | — 852 500 |
| **Bitola Estreita** | | | | | | | | | |
| [illegible] | — | 210 924 | 4 486 | — | [illegible] | 22 009 | 571 111 | 629 389 | — 78 278 |
| [illegible] | — | 314 500 | 18 331 | — | [illegible] | 66 646 | 1 413 205 | 1 429 187 | — [illegible] |
| [illegible] | 716 628 | 206 424 | 13 098 | — | [illegible] | 69 598 | [illegible] | [illegible] | + [illegible] |
| [illegible] | 19 764 | 134 868 | 6 684 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | + [illegible] |
| [illegible] | — | — | 1 824 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | + [illegible] |
| [illegible] | — | 44 652 | 7 367 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | + [illegible] |
| [illegible] | — | 56 364 | 2 068 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | + [illegible] |
| [illegible] | 121 512 | — | 468 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | + [illegible] |
| [illegible] | — | — | 5 071 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — [illegible] |
| [illegible] | — | — | 3 237 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — [illegible] |
| [illegible] | — | — | 238 | — | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | — [illegible] |
| [illegible] | — | — | 270 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | 967 732 | 66 342 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | 36 333 | | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | |
| [illegible] | — [illegible] | [illegible] | + 30 [illegible] | | [illegible] | [illegible] | | — | — 98 843 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] 402 | | — |
| [illegible] em 1931 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | 17 610 245 | — |
| Differença em 1932 | —108 737 | —837 471 | +171 661 | — 98 814 | —278 409 | — 93 518 | — | — | — 951 343 |

## TRENS-KILOMETRO DE DIVERSAS ESPECIES EM 1932, COMPARADOS COM OS DO ANNO DE 1931

| SERVIÇOS | 1932 | 1931 | Differença em 1932 |
|---|---|---|---|
| Trens de suburbios — Rio | 1.081.089 | 1.170.864 | — 89.775 |
| Trens de suburbios — S. Paulo | 265.240 | 295.998 | — 30.758 |
| Trens de suburbios — Linha Auxiliar | 716.628 | 714.670 | + 1.958 |
| Trens de suburbios — Rêde Fluminense | 19.764 | 13.140 | + 6.624 |
| Trens de suburbios — Bello Horizonte | 121.512 | 118.298 | + 3.214 |
| Trens de viajantes ordinarios e pequeno percurso | 6.651.622 | 7.288.937 | — 637.315 |
| Trens de viajantes extraordinarios | 279.783 | 113.122 | + 166.661 |
| Trens mixtos, de cargas e de serviço | 7.523.264 | 7.895.216 | — 371.952 |
| TOTAL | 16.658.902 | 17.610.245 | — 951.343 |

## PERCURSO KILOMETRICO DOS TRENS E VEHICULOS DE 1923 A 1932

O percurso dos trens passou:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| de | 15.048.885 | kilometros | em | 1923 |
| a | 16.340.140 | » | em | 1924 |
| a | 17.320.100 | » | em | 1925 |
| a | 17.049.165 | » | em | 1926 |
| a | 18.000.974 | » | em | 1927 |
| a | 19.731.027 | » | em | 1928 |
| a | 20.347.675 | » | em | 1929 |
| a | 18.687.999 | » | em | 1930 |
| a | 17.610.245 | » | em | 1931 |
| a | 16.658.902 | » | em | 1932 |

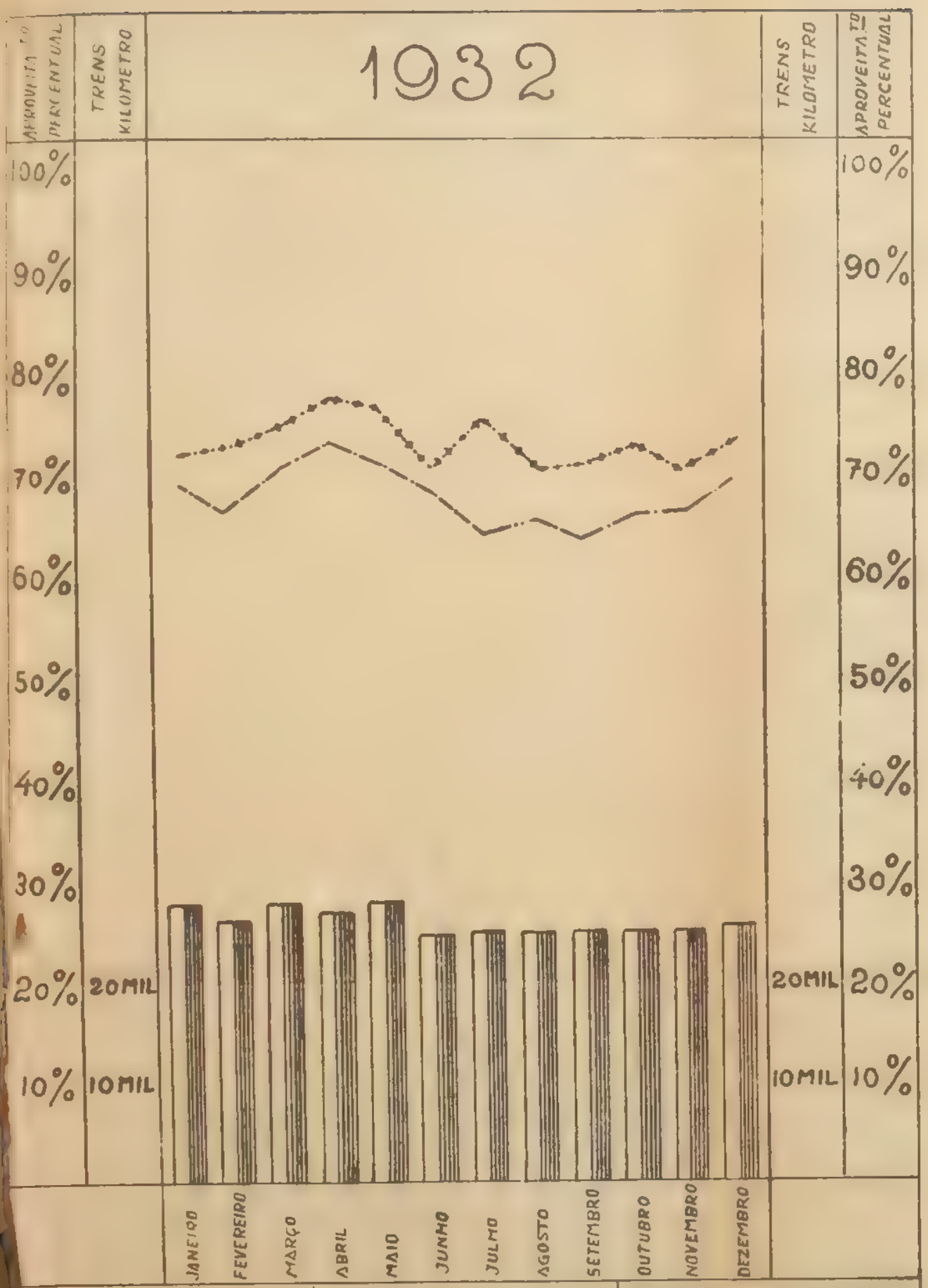
representando um decrescimo de 9,4 % em relação ao anno de 1931.

O percurso dos vehiculos passou:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| de | 332.348.877 | kilometros | em | 1923 |
| a | 332.357.661 | » | em | 1924 |
| a | 353.028.636 | » | em | 1925 |
| a | 347.492.130 | » | em | 1926 |
| a | 357.810.106 | » | em | 1927 |
| a | 373.901.996 | » | em | 1928 |
| a | 389.877.814 | » | em | 1929 |
| a | 341.029.872 | » | em | 1930 |
| a | 147.640.837 | » | em | 1931 |
| a | 137.578.850 | » | em | 1932 |

representando um decrescimo de 6,8 % em relação ao anno de 1931.

| APROVEITAMENTO PERCENTUAL | TRENS KILOMETRO | 19 |
|---|---|---|
| 100% | | |
| 90% | | |
| 80 | | |
| 70 | | |
| 60 | | |
| 50 | | |
| 40 | | |
| 30 | | |




TRENS DE PASSAGEIROS

BITOLA DE 1m00

SERTÃO

LEGENDA

Trens impares

Trens pares

Aproveitamento percentual dos trens impares

Aproveitamento percentual dos trens pares

E.F.C.B.-MOVIMENTO

TRENS-KILOMETRO

E APROV.TO DA TRACÇÃO

VISTO

Conferiu

Copiou

N. da Lyth

QUADRO DEMONSTRATI

ESPECIES

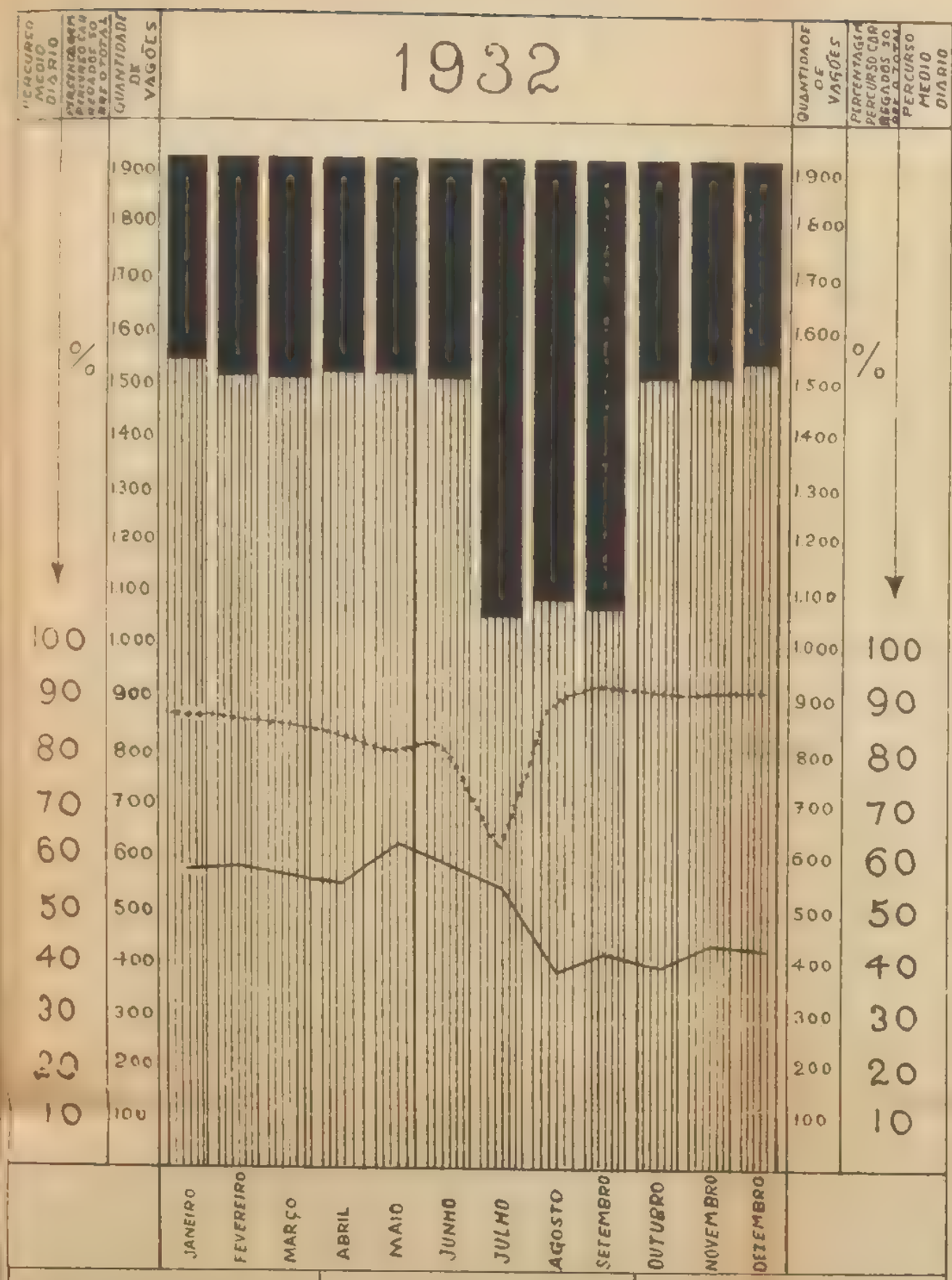
QUADRO DEMONSTRATIVO DO PERCURSO E APROVEITAMENTO DOS CARROS E VAGÕES DA BITOLA LARGA E RAMAES DURANTE O ANNO DE 1952

| ESPECIES | Series | Quantidade total existente | Quantidade media em trafego | Lotação media dos vagões | Kilometros percorridos: Carregado | Kilometros percorridos: Vazio | Kilometros percorridos: Total | Aproveitamento percentual | Percurso medio por vehiculo: Annual | Percurso medio por vehiculo: Diario |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | A | [illegible] | 10 | - | 33 [illegible] | 7 282 | 40 947 | [illegible] | [illegible] | 11,2 |
| [illegible] | B | 89 | 67 | – | 5 901 883 | 205 413 | 6 107 296 | [illegible] | [illegible] | 256 |
| [illegible] | [illegible] | 29 | 26 | - | 1 384 880 | 62 616 | 1 447 496 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | 15 | 9 | — | [illegible] 37 | 10 412 | 370 349 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | 7 | 3 | — | 21 492 | 10 709 | 32 201 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | 67 | 5 | — | 3 [illegible] 834 | [illegible] | 4 278 138 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] M | 56 | 3 | - | 2 947 707 | [illegible] | 3 006 444 | 98,0 | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | 3 | [illegible] | — | 8 747 | [illegible] | [illegible] | 62,6 | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | 28 | [illegible] | | 2 882 453 | [illegible] | [illegible] | 99,7 | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | 5 | | - | 49 053 | [illegible] | [illegible] | 76,4 | 16 017 | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | 5 | | – | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 99,1 | 19 800 | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | 5 | [illegible] | – | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 91,4 | 12 050 | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | 26 | — | - | 2 [illegible] | [illegible] | [illegible] | 99,6 | 108 800 | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] T | 15 | 9 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 90,4 | 84 143 | [illegible] |
| [illegible] classe... | [illegible] | 3 | 3 | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 59,1 | 8 200 | [illegible] |
| Funebre de 2.ª classe. | [illegible] | 4 | 4 | — | 10 012 | [illegible] | [illegible] | 14,0 | 57 | [illegible] |
| Total dos carros..... | — | 807 | 292 | — | 20 901 877 | 714 759 | 21 616 636 | 96,8 | 74 029 | 202 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] 934 | 27 972 | 605 906 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] 181 | 696 564 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Vagões fechados..... | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 8 320 933 | 518 848 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | V-B | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 104 435 | 208 300 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 233 [illegible] | 593 305 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 105 2[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 949 628 | 321 231 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 156 646 | 874 000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 212 922 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 20,6 |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 21,3 |
| [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | - | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 19,1 |
| [illegible] | I | [illegible] | 187 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2 100 751 | 62,0 | 11 232 | 30,6 |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 3 443 | 45,6 | 3 443 | 9,4 |
| [illegible] | - | [illegible] | [illegible] | -- | [illegible] | [illegible] | 2 104 194 | 61,9 | 11 192 | 30,3 |
| [illegible] | H | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 12 847 248 | 60,0 | 36 505 | 99,9 |
| | [illegible] | [illegible] | 12 | [illegible] | [illegible] | [illegible] 16 | 526 128 | 91,5 | 43 844 | 119 |
| Total | — | [illegible] | [illegible] | - | [illegible] | [illegible] | 13 373 376 | 61,3 | 39 801 | 108 |
| Especiaes | I | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 84 555 | 55,1 | 10 569 | 28,8 |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 209 430 | 54,4 | 19 039 | 52,0 |
| | [illegible] Q | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 911 220 | 57,3 | 45 050 | 12,4 |
| | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2 585 511 | 97,8 | 43 091 | 117 |
| | [illegible] K | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2 020 568 | 64,3 | 15 612 | 42,6 |
| | [illegible] I | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 312 187 | 94,2 | 26 015 | [illegible] |
| | [illegible] Q | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 700 951 | 62,5 | 13 819 | [illegible] |
| Total | — | [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | 6 923 422 | 79,8 | 14 690 | 40,1 |
| Total de trens inclusive suburbios e pequeno percurso | — | [illegible] | [illegible] | - | 50 969 5[illegible] | [illegible] | 51 684 301 | 98,6 | 85 007 | 232 |
| Total de vagões | — | 4 994 | [illegible] | — | 43 346 089 | [illegible] | 56 994 402 | 76,7 | 156 460 | 427 |
| Total Geral | — | 5 712 | 4 272 | — | [illegible] | [illegible] | 108 678 706 | 87,0 | 25 559 | [illegible] |

**Kilometragem percorrida pelos carros dos trens de suburbios e pequeno percurso, inclusive os de suburbios do ramal de S. Paulo**

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Passageiros de 1.ª classe | B | [illegible] | 128 | | [illegible] | — | 13 003 606 | [illegible] | 101 500 | 277 |
| Passageiros de 2.ª classe | D | [illegible] | 162 | - | [illegible] | - | 16 166 458 | [illegible] | 99 242 | [illegible] |
| Carros bagageiros | I | 20 | 17 | -- | [illegible] | - | [illegible] | [illegible] | 17 [illegible] | 1,29 |
| Automotriz | L | 1 | 1 | - | [illegible] | - | [illegible] 128 | [illegible] | [illegible] 128 | 90,7 |
| Vagões para bagagem de pequeno percurso | V | 6 | 6 | 20 000 | [illegible] | - | 194 [illegible] | [illegible] | 32 [illegible] | [illegible] |
| Funebre de 1.ª classe | X | 2 | 2 | | [illegible] | -- | 2 [illegible] | [illegible] | 1 129 | [illegible] |
| Funebre de 2.ª classe | Z | 2 | 2 | - | [illegible] | | 4 [illegible] | [illegible] | 2 [illegible] | [illegible] |
| Total | — | [illegible] | [illegible] | - | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 260 |

PERCURSO MEDIO DIARIO
PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL
QUANTIDADE DE VAGÕES
19
1.900
1.800
1.700
1.600
1.500
1.400
1.300
1.200
1.100
%




VAGÕES FECHADOS

BITOLA DE 1.m60
SERIES
QV, VA, VB, VC, VM

LEGENDA

Vagões existentes ■
" em trafego ▥
Percentagem percurso carregados sobre o total ++++++
Percurso medio diario ——

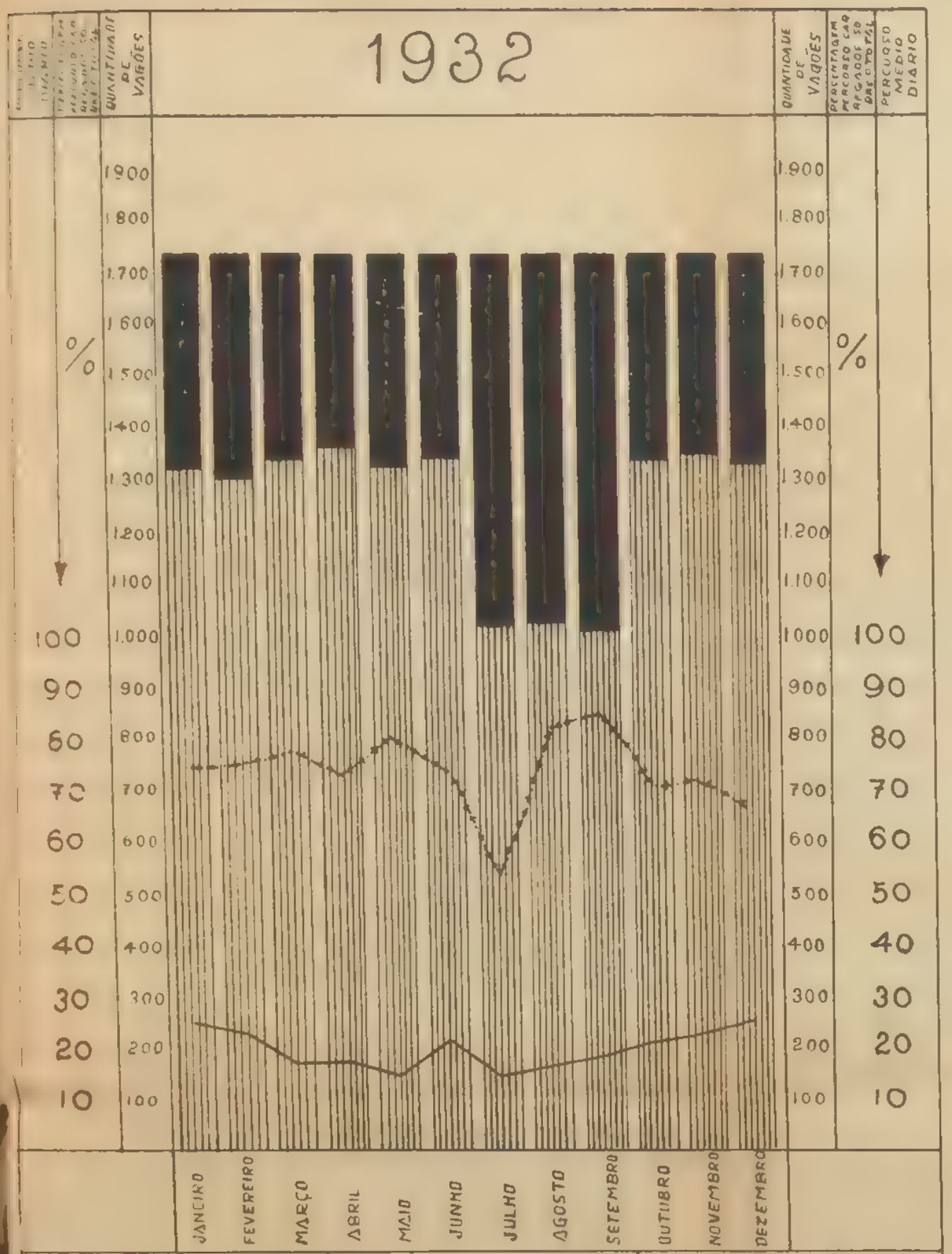
E. F. C. B.
MOVIMENTO

VISTO Gontran

CONFERIU Celso
Walter Ferreira Filho
COPIOU EM 20/5/14

N. copia Lyth.

PERCURSO MEDIO DIARIO
PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL
QUANTIDADE DE VAGÕES
19
1.900
1.800
1.700
1.600
1.500
1.400
1.300
1.200
1.100
%




VAGÕES ABERTOS

BITOLA DE 1.m 60

SERIES

N, NA, NB, NC, ND, NL

LEGENDA

Vagões existentes

« em trafego

Percentagem percurso carregados sobre o total

Percurso medio diario

E.F.C.B

MOVIMENTO

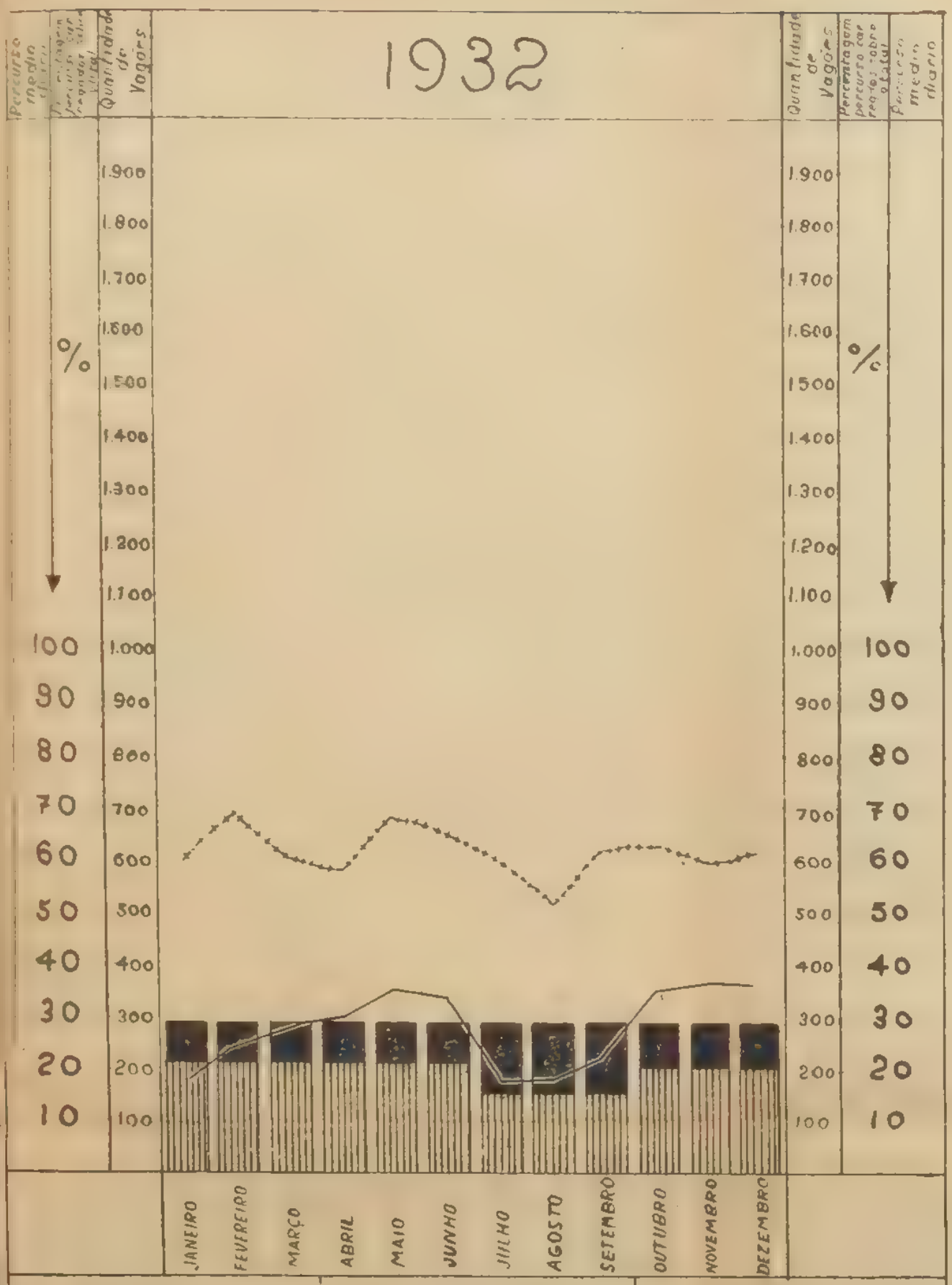
VISTO

Wilton Ramos Maia

COPIOU EM 19/5/934

O. N copia Lyth.

| Percurso medio diario | Percentagem percurso carregados sobre total | Quantidade de Vagões | |
|---|---|---|---|
| | | 1.900 | |
| | | 1.800 | |
| | | 1.700 | |
| | | 1.600 | |
| | % | 1.500 | |
| | | 1.400 | |
| | | 1.300 | |
| | | 1.200 | |
| | | 1.100 | |




VAGÕES PRANCHAS

BITOLA DE 1m.60

SERIES T. TC

LEGENDA

Vagões existentes

« em trafego

Percentagem percurso carregados sobre o total ++++++

Percurso medio diario ——

E.F.C.B.

MOVIMENTO

VISTO

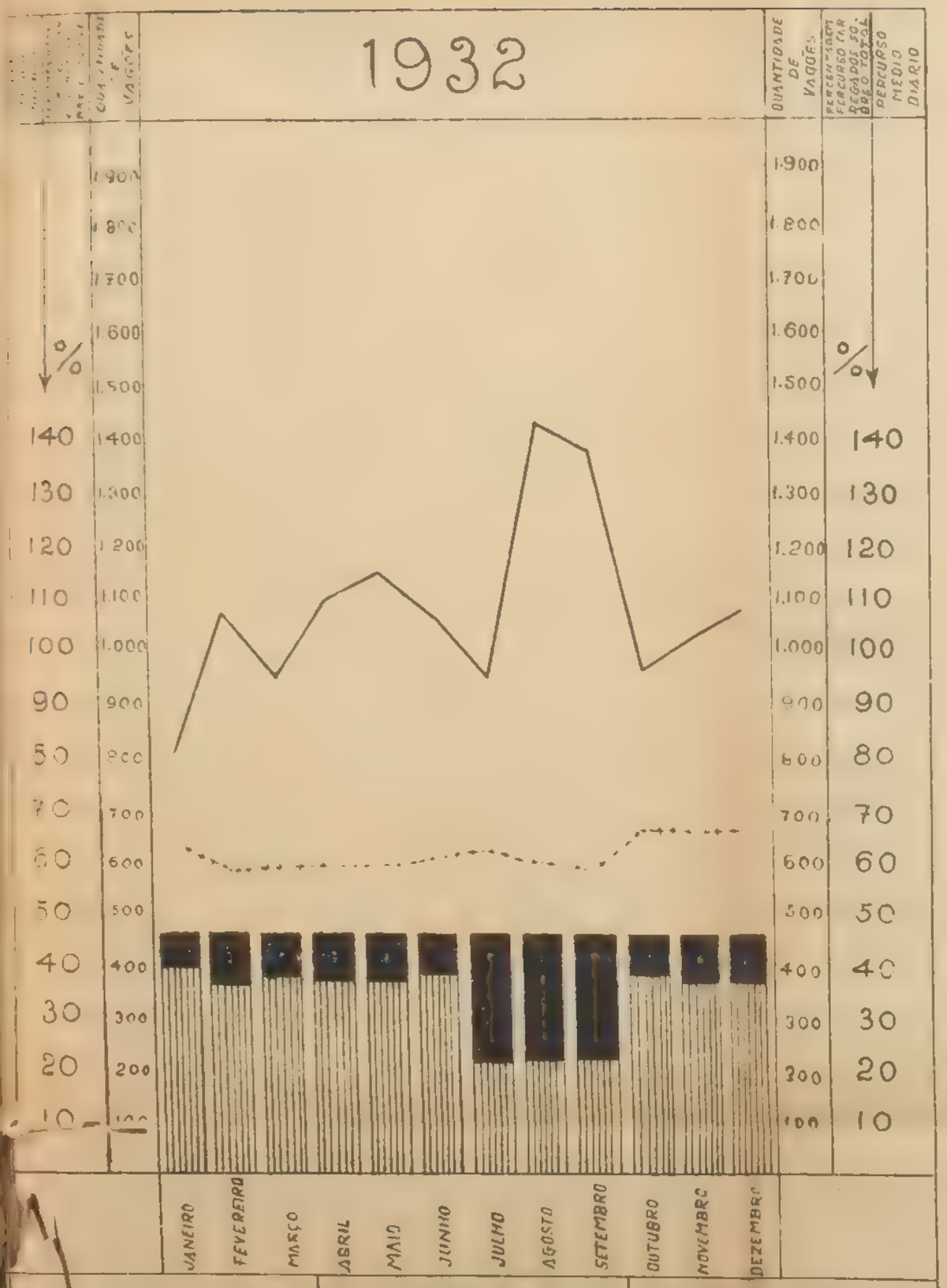
CONFERIU

Walter Ramos

CODIGO 24/5/34 DES. Nº

D.N. copia lyth.

PERCURSO MEDIO DIARIO
PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL
QUANTIDADE DE VAGÕES
19
1.900
1.800
1.700
1.600
%
1.500
140
1.400
130
1.300
120
1.200
110
1.100
100
90
80
70
60
5
B.N. copia fx.




VAGÕES DE ANIMAES

BITOLA DE 1.m 60

SERIES H E HJ

LEGENDA

Vagões existentes

" em trafego

Percentagem percurso car. regados sobre o total

Percurso medio diario

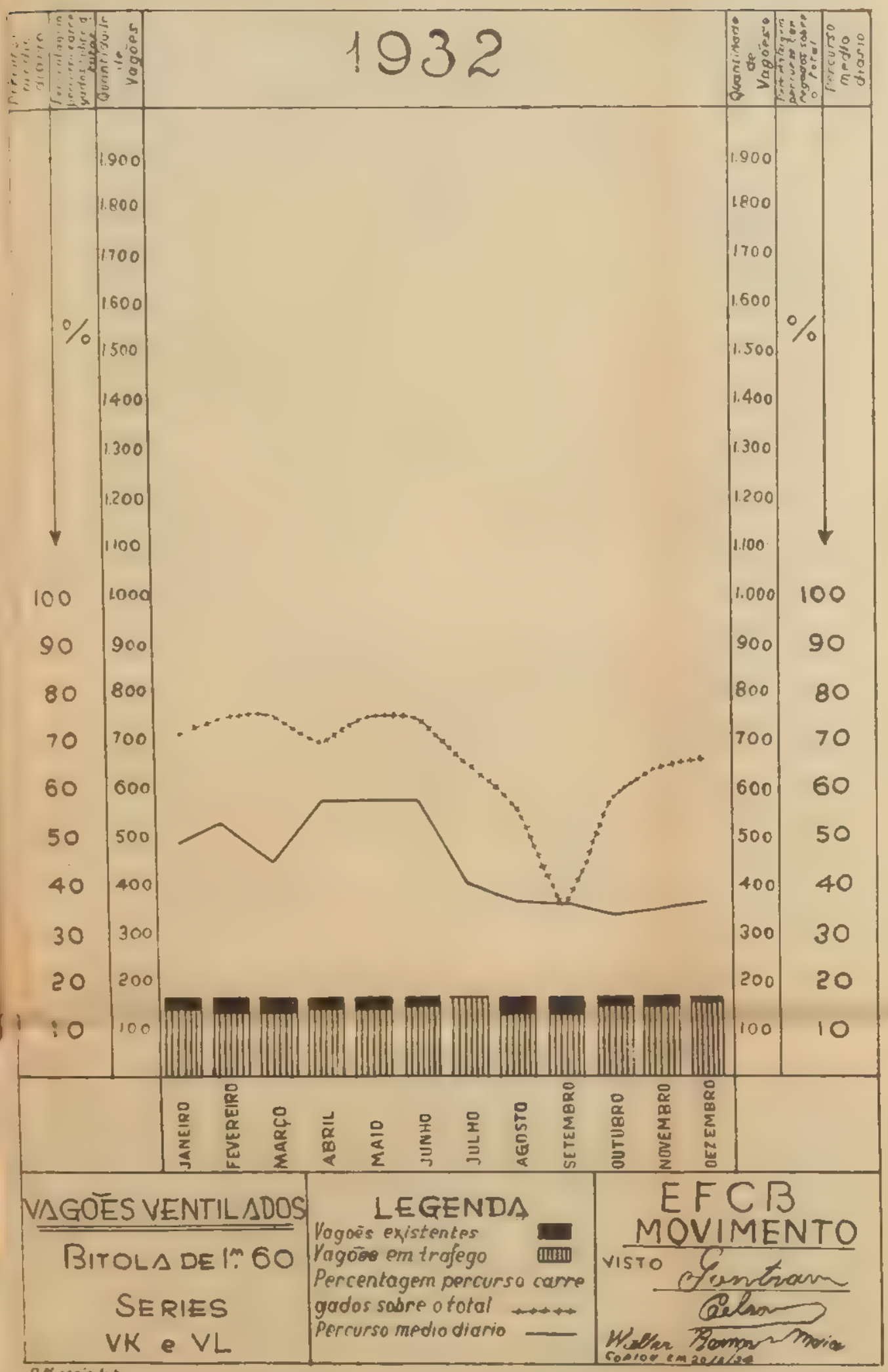
E. F. C. B.

MOVIMENTO

Wilton Ramos Maia

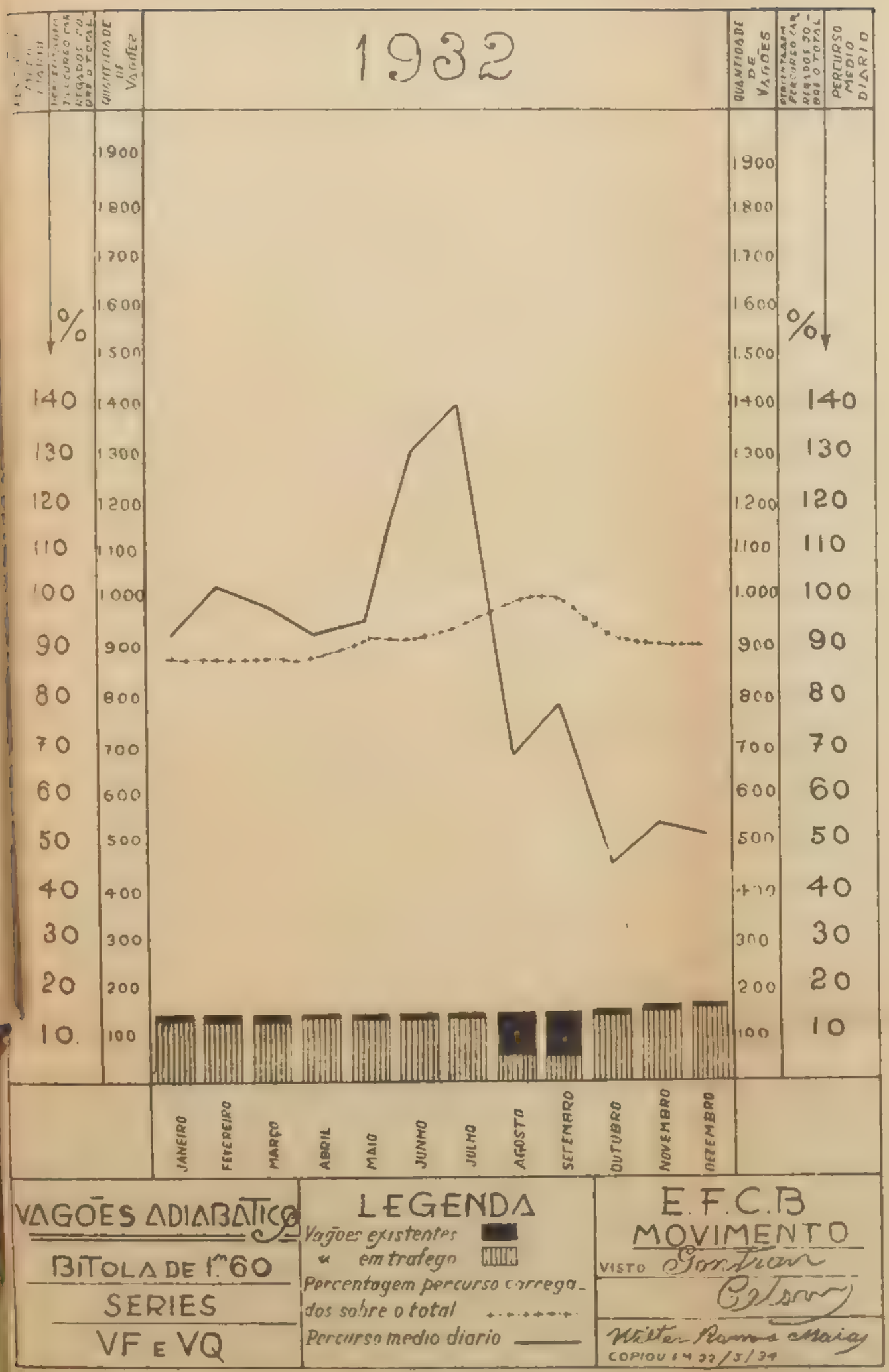
O N copia Lyth

Percurso medio diario
Percentagem percurso carregados sobre o total
Quantidade de Vagões
1.900
1.800
1.700
1.600
%
1.500
1.400
1.300
1.200
1.100
100
1.000
90
900
80
800
70
700
60
600
50
40
30
VAGÕES
BITOL
SERI
VK e L
D.N. copiadyte


1932
Quantidade de Vagões
Percurso medio diario
%
1.900
1.800
1.700
1.600
1.500
1.400
1.300
1.200
1.100
1.000
900
800
700
600
500
400
300
200
100
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
JANEIRO
FEVEREIRO
MARÇO
ABRIL
MAIO
JUNHO
JULHO
AGOSTO
SETEMBRO
OUTUBRO
NOVEMBRO
DEZEMBRO
VAGÕES VENTILADOS
BITOLA DE 1m 60
SERIES
VK e VL
LEGENDA
Vagões existentes
Vagões em trafego
Percentagem percurso carregados sobre o total
Percurso medio diario
EFCB
MOVIMENTO
VISTO
Copiado em 20/11/32

O.N. copia Lyt.

| PERCURSO MEDIO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES |
|---|---|---|
| | | 1.900 |
| | | 1.800 |
| | | 1.700 |
| | | 1.600 |
| | % | 1.500 |
| 140 | | 1.400 |
| 130 | | 1.300 |
| 120 | | 1.200 |
| 110 | | 1.100 |




VAGÕES ADIABATICOS

BITOLA DE 1.m60

SERIES

VF E VQ

LEGENDA

Vagões existentes

« em trafego

Percentagem percurso carregados sobre o total

Percurso medio diario

E.F.C.B

MOVIMENTO

VISTO

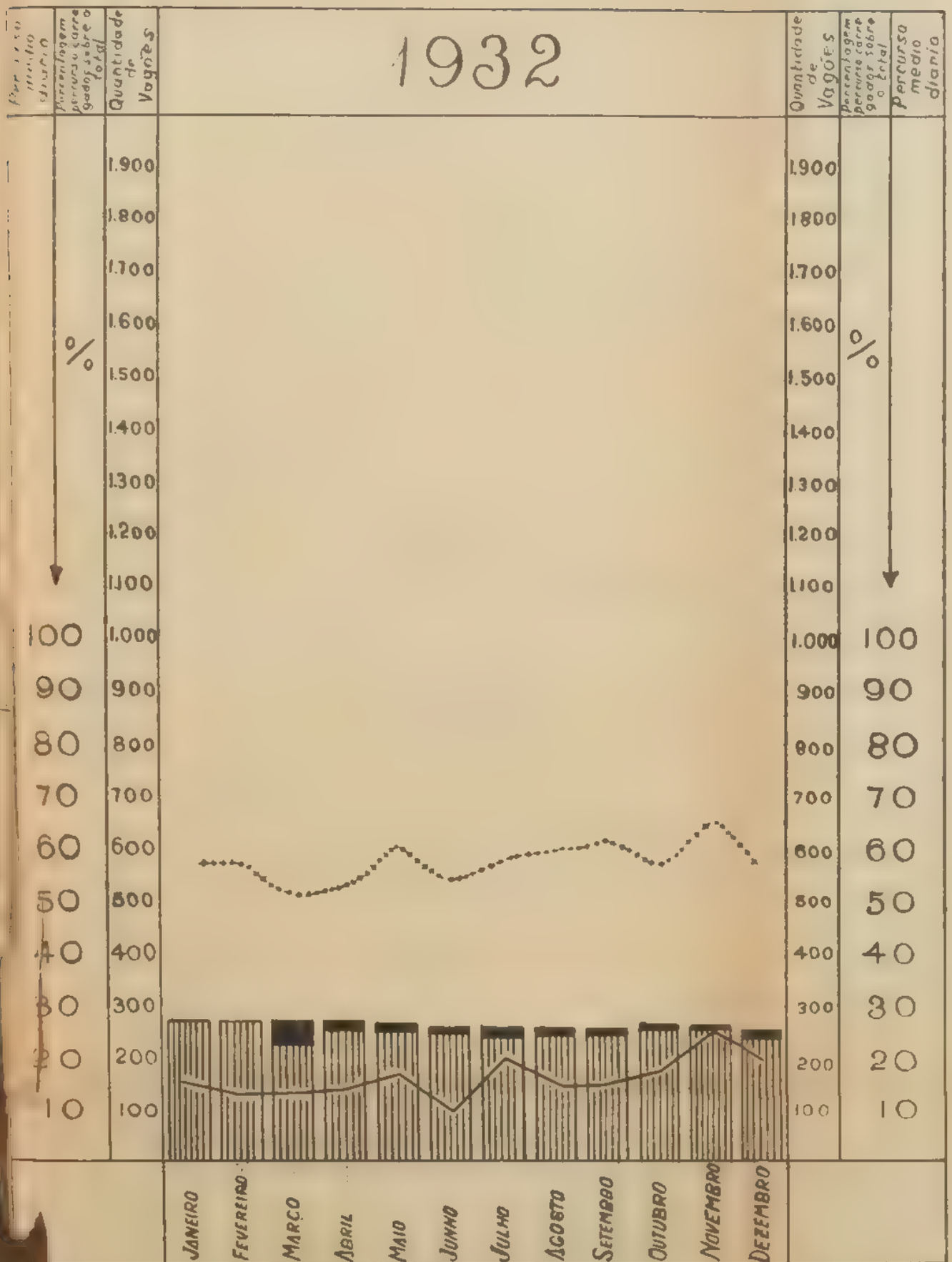
Walter Ramos Maia

COPIOU EM 22/5/34

G.N. copia Lyth

| Percurso medio diario | Percentagem percurso carregados sobre o total | Quantidade de Vagões |
|---|---|---|
| | | 1.900 |
| | | 1.800 |
| | | 1.700 |
| | | 1.600 |
| | % | 1.500 |
| | | 1.400 |
| | | 1.300 |
| | | 1.200 |
| | | 1.100 |

10
9
8
7
6
5
4




VAGÕES DIVERSOS

BITOLA DE 1.m60

SERIES
J T G TQ

LEGENDA

Vagões existentes .....
Vagões em trafego .....
Percentagem percurso carregados sobre o total ....
Percurso medio diario ——

E F C B
MOVIMENTO

VISTO

Copiou - pm - 30 - 5 - 35

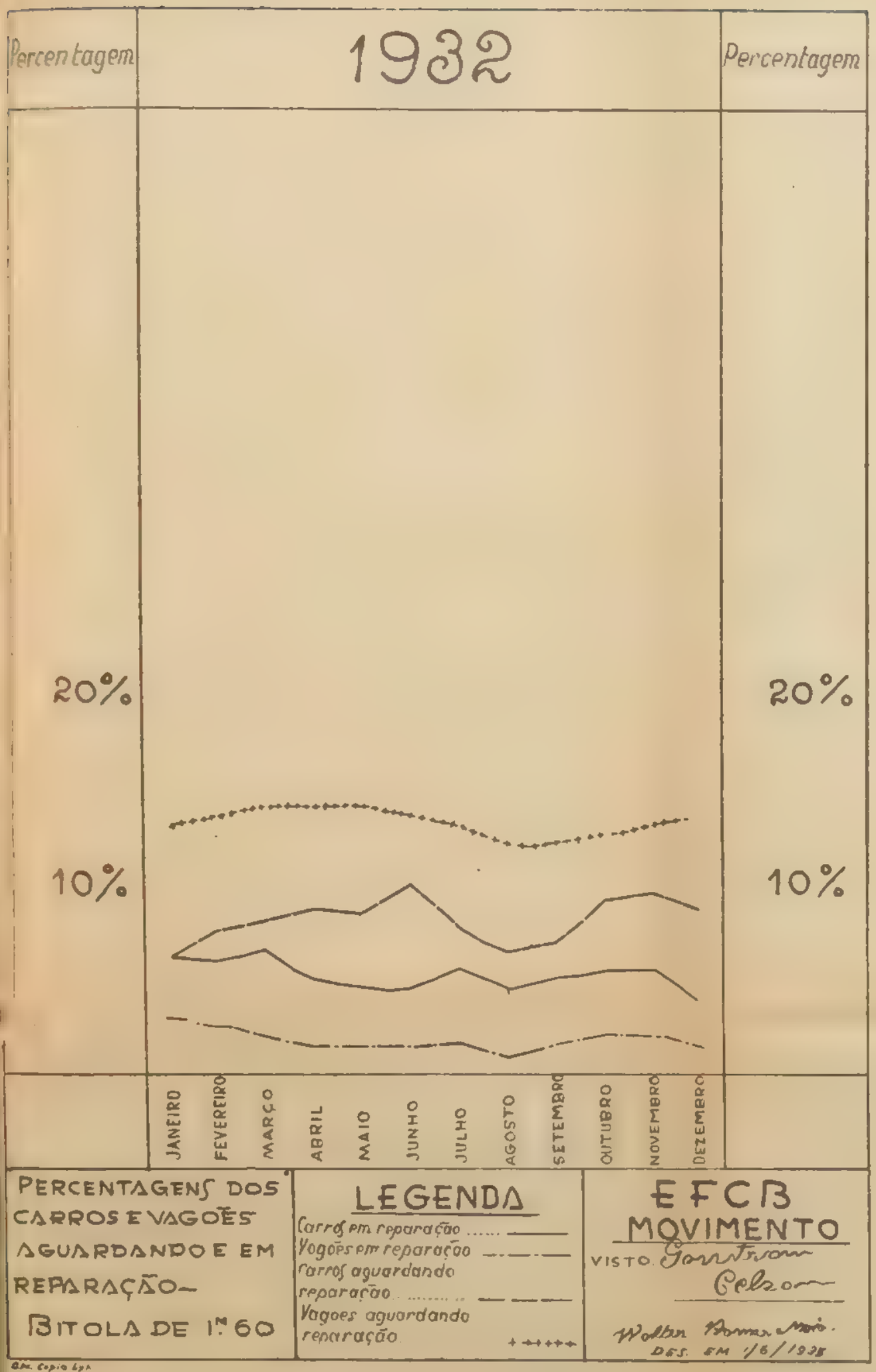
| Percentagem | 19 |
| --- | --- |
| | |

20%

PERCE
CARRC
AGUA E
REPARA
BITOLA

Am. Copia Lyn.

10


Percentagem
1932
Percentagem
20%
10%
20%
10%
JANEIRO
FEVEREIRO
MARÇO
ABRIL
MAIO
JUNHO
JULHO
AGOSTO
SETEMBRO
OUTUBRO
NOVEMBRO
DEZEMBRO
PERCENTAGENS DOS CARROS E VAGÕES AGUARDANDO E EM REPARAÇÃO—
BITOLA DE 1m60
LEGENDA
Carros em reparação
Vagões em reparação
Carros aguardando reparação
Vagoes aguardando reparação
EFCB
MOVIMENTO
VISTO.
DES. EM 1/6/1938

QUADRO DEMOSTRA
NO TREC

ESPECIES

Administração.....
Passageiros de 1.ª classe.....
Passageiros mixtos.....
Passageiros de 2.ª classe.....
Dormitorio.....
Enfermos.....
Chefe, bagageiro e correio.....
Animaes de trato.....
Pagador.....
Restaurante.....
Funebre de 1.ª classe.....

Total de carros.....

Vagões fechados.....

Total.....

Vagões abertos.....

Total.....

Vagões pra

Total.....

Total.....

Passageiros c

Passageiros c

Animaes

Especiaes.

Total de c

Total de v

Total Ge

## QUADRO DEMOSTRATIVO DO PERCURSO E APROVEITAMENTO DOS CARROS E VAGÕES DA BITOLA ESTREITA NO TRECHO DE LAFAYETTE A MONTES CLAROS E RAMAES, DURANTE O ANNO DE 1932

| ESPECIES | Series | Quantidade total existente | Quantidade media em trafego | Lotação media dos [illegible] | Kilometros percorridos | | | | Percurso [illegible] por vehiculo | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Carregado | Vazio | Total | [illegible] | Annual | Diario |
| Administração | A | 11 | 8 | | 11 688 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 73 | 15,6 |
| Passageiros de 1.ª classe | B | 30 | 22 | | 1 414 691 | [illegible] | 1 431 [illegible] | [illegible] | [illegible] | 178 |
| Passageiros mixtos | B-D | 7 | 1 | | 243 [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 63 [illegible] | 173 |
| Passageiros de 2.ª classe | D | 31 | 21 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 61 221 | 167 |
| Dormitorio | D-M | 5 | 3 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 29 481 | 80,2 |
| Enfermos | E | 1 | 1 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2 [illegible] | 6,85 |
| Chefe, bagageiro e correio | I | 17 | 16 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 69 [illegible] | 190 |
| Animaes de trato | G | 1 | 1 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2,88 |
| Pagador | P | 4 | 3 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 10 [illegible] | [illegible] |
| Restaurante | R-T | 5 | 4 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 20 [illegible] | [illegible] |
| Funebre de 1.ª classe | X | 1 | 1 | - | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Total de carros | — | 113 | 87 | | 4 431 198 | 116 645 | 4 547 113 | 67,4 | 52 260 | 142 |
| Vagões fechados | V | 120 | 56 | 13 000 | 917 130 | 138 242 | [illegible] | 87,2 | 19 381 | [illegible] |
| | V-A | 88 | 81 | 22 800 | 1 431 997 | [illegible] | [illegible] | 81,3 | 17 383 | [illegible] |
| | V-B | 53 | 39 | 19 400 | 420 187 | [illegible] | [illegible] | 80,0 | [illegible] 718 | [illegible] |
| | V-M | 124 | 84 | 22 000 | 1 398 890 | [illegible] | [illegible] | 82,0 | 19 722 | [illegible] |
| Total | — | 385 | 259 | - | 3 907 204 | [illegible] | [illegible] | 83,0 | 18 122 | [illegible] |
| [illegible] | N | [illegible] | 1 | 40 000 | [illegible] | [illegible] | 7 [illegible] | 49,1 | [illegible] | [illegible] |
| | N-A | 183 | 176 | 22 800 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 66,2 | [illegible] | [illegible] |
| | N-B | 50 | — | 22 000 | — | | | | | |
| | N-D | 32 | 26 | 20 000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 65,1 | [illegible] | 19,0 |
| | N-M | 153 | 146 | 22 000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 67,1 | [illegible] | 17,2 |
| | [illegible] | 5 | - | 8 000 | | | | | | |
| | [illegible] | 6 | 2 | 25 000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 68,3 | 3 [illegible] | 10,8 |
| | [illegible]-T | 67 | 85 | 19 000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 88,5 | 5 [illegible] | 16,2 |
| [illegible] | — | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 66,5 | 6 921 | 18,9 |
| [illegible] | I | 175 | 161 | 16 000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 60,9 | [illegible] | [illegible] |
| | I-A | 1 | 1 | 20 000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 56,1 | [illegible] | [illegible] |
| | I-B | 1 | 1 | 12 000 | | | | | | |
| | — | 177 | [illegible] | | [illegible] | 312 103 | 798 046 | 60,8 | 7 528 | 20,5 |
| [illegible] | H | 116 | 107 | 18 000 | [illegible] | [illegible] | 4 859 608 | 56,8 | 45 417 | 124 |
| [illegible] | [illegible] | 1 | 1 | 20 000 | [illegible] | [illegible] | 15 821 | 47,0 | 3 855 | 10,5 |
| [illegible] carros exclusive suburbios | — | 127 | 101 | | [illegible] | 116 [illegible] | 4 944 537 | 97,6 | 48 955 | 133 |
| [illegible] | — | 1 222 | 912 | | [illegible] | [illegible] 309 | 13 300 481 | 68,6 | 11 649 | 40,0 |
| [illegible] | — | 1 349 | 1 013 | | [illegible] | [illegible] | 18 305 018 | 76,4 | 18 070 | 43,9 |

### KILOMETRAGEM PERCORRIDA PELOS CARROS DOS TRENS DE SUBURBIOS

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Passageiros de 1.ª classe | B | 8 | 8 | | 227 570 | | 227 570 | 100 | 28 440 | 77,7 |
| Passageiros de 2.ª classe | D | 6 | 6 | | [illegible] | | [illegible] | 100 | 28 304 | 77,3 |
| Total | — | 14 | 14 | - | [illegible] | | [illegible] | 100 | [illegible] | 77,5 |

| PERCURSO MEDIO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADO SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES |
|---|---|---|
| | | 900 |
| | | 800 |
| | | 700 |
| | | 600 |
| 100 | | 500 |
| 90 | | |
| 80 | | |
| 70 | | |
| 60 | | |
| 50 | | |
| 40 | | |

19

SEI

D.N. copia 4

VAG

B

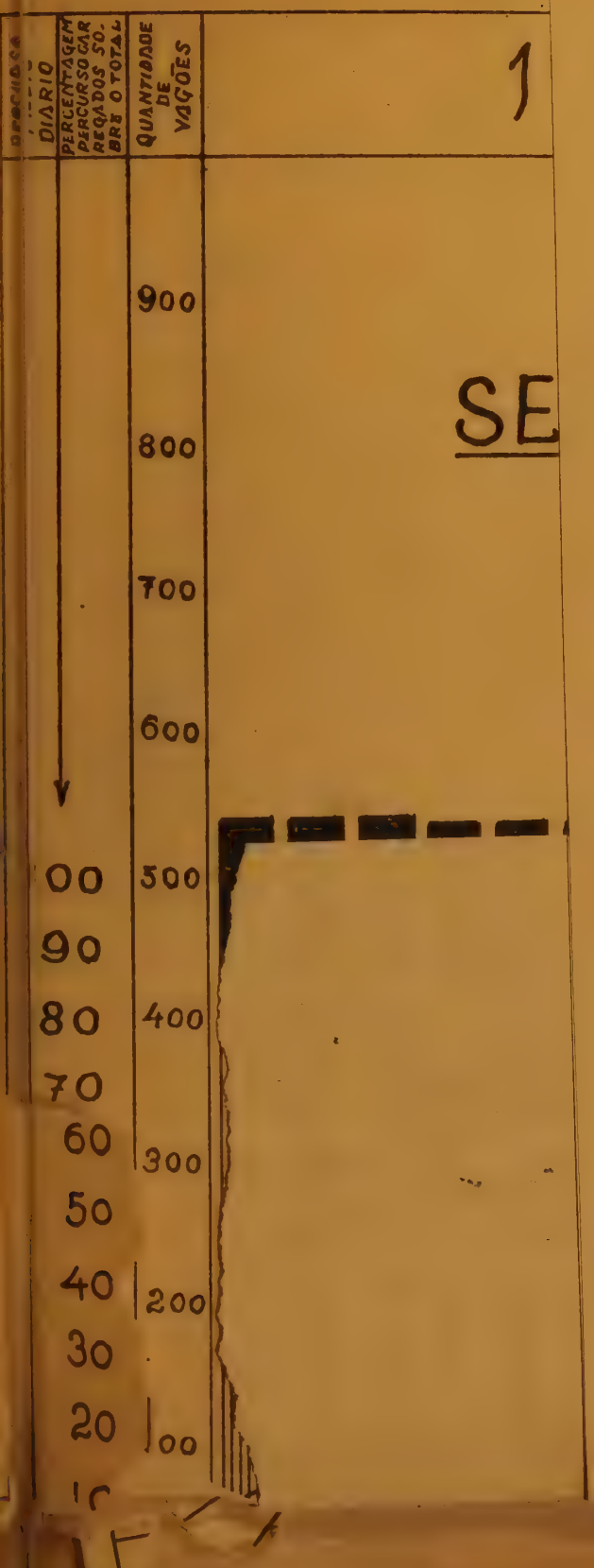
V

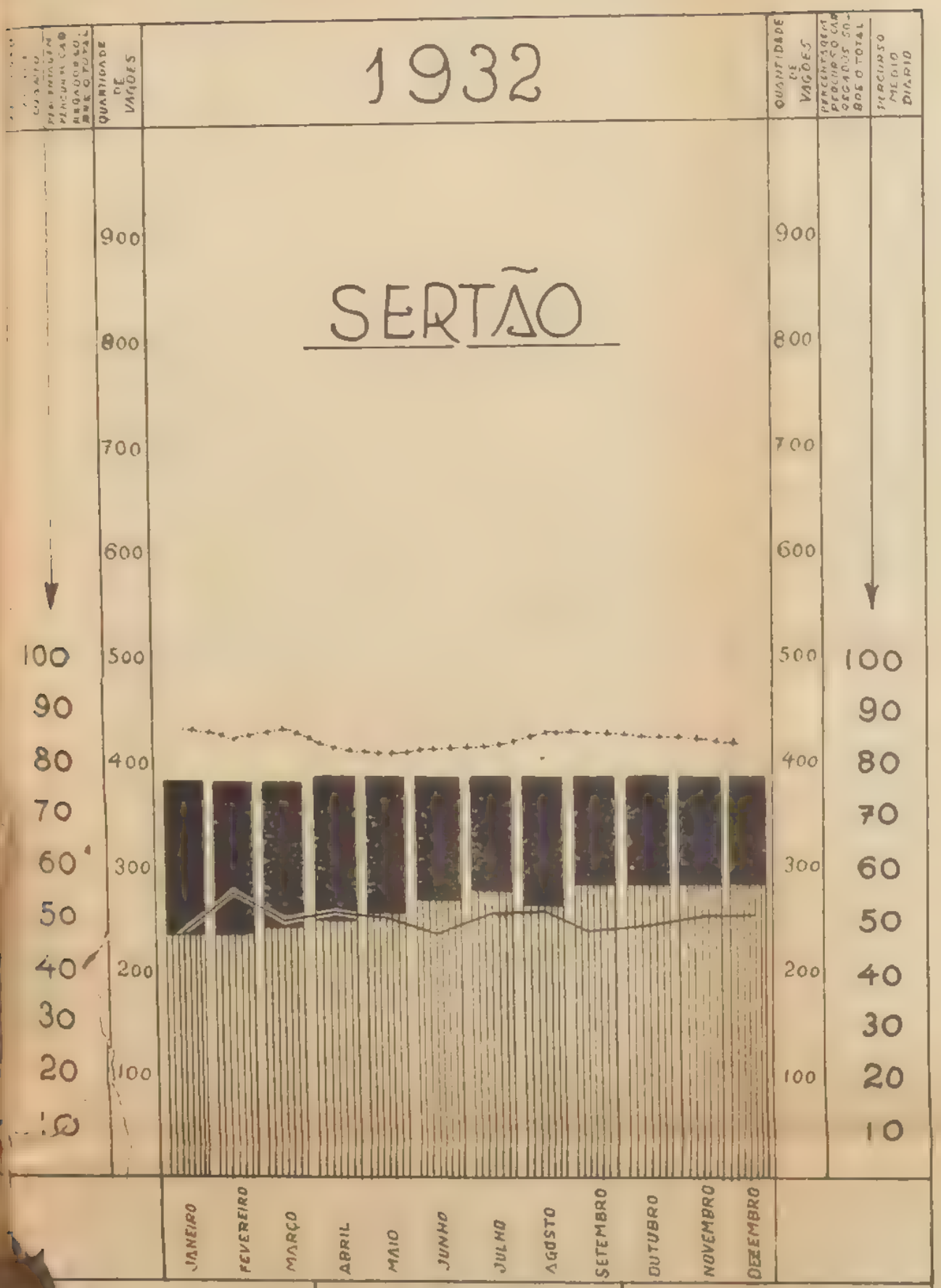
## QUADRO DEMOSTRATIVO DO PERCURSO E APROVEITAMENTO DOS CARROS E VAGÕES DA BITOLA ESTREITA NO TRECHO DE LAFAYETTE A MONTES CLAROS E RAMAES, DURANTE O ANNO DE 1952

| ESPECIES | Series | Quantidade total existente | Quantidade media em trabalho | Lotação media dos [illegible] | Kilometros percorridos: Carregado | Kilometros percorridos: Vazio | Kilometros percorridos: Total | Aproveitamento em [illegible] | Percurso medio por vehiculo: Annual | Percurso medio por vehiculo: [illegible] |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Administração | A | [illegible] | [illegible] | | [illegible] 688 | 1 193 | 15 881 | 90,8 | [illegible] | [illegible] |
| Passageiros de 1.ª classe | B | 30 | 22 | | 1 413 601 | 19 823 | 1 433 514 | 98,4 | [illegible] | [illegible] |
| Passageiros mixtos | B-D | 7 | 1 | | 2 [illegible] | 11 [illegible] | 254 634 | 95,[illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Passageiros de 2.ª classe | D | 31 | 24 | | [illegible] | 66 931 | 1 469 318 | 96,7 | 61 221 | [illegible] |
| Dormitorio | D-M | 5 | 3 | | [illegible] | [illegible] | 88 145 | 97,2 | 29 381 | [illegible] |
| Enfermos | I | 1 | 1 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 39,2 | 2 [illegible] | [illegible] |
| Chefe, bagageiro e correio | E | 17 | 16 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 69 57 | [illegible] |
| Animaes de trato | G | 1 | 1 | -- | | [illegible] | | 39,2 | [illegible] | [illegible] |
| Pagador | P | 4 | 3 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 88,4 | [illegible] | [illegible] |
| Restaurante | R-T | 5 | 4 | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 97,4 | [illegible] | [illegible] |
| Funcho de 1.ª classe | X | 1 | 1 | - | 281 | [illegible] | [illegible] | 81,0 | [illegible] | 2,40 |
| Total de carros | — | 113 | 87 | -- | 1 430 198 | 116 645 | [illegible] | 97,4 | 32 266 | 142 |
| Vagões fechados | V | 120 | [illegible] | 13 000 | 917 130 | 138 242 | [illegible] | 87,2 | 19 381 | [illegible] |
| | V-A | 88 | 80 | 22 800 | [illegible] | 278 688 | 1 390 685 | 81,3 | 17 383 | [illegible] |
| | V-B | 53 | 39 | 19 400 | [illegible] | 105 843 | 535 030 | 80,0 | 13 718 | [illegible] |
| | V-M | 124 | 81 | 22 000 | [illegible] | 257 802 | 1 656 692 | 82,0 | 19 722 | [illegible] |
| Total | -- | 385 | [illegible] | -- | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 83,[illegible] | 18 122 | [illegible] |
| Vagões abertos | S | [illegible] | 1 | [illegible] 000 | 3 574 | 3 701 | 7 275 | [illegible] | [illegible] | 19,8 |
| | S-A | 184 | 176 | 22 800 | 916 164 | 480 834 | 1 396 998 | [illegible] | [illegible] | 21,0 |
| | S-L | [illegible] | — | 22 000 | | | | | | |
| | S-T | [illegible] | [illegible] | 20 000 | 118 [illegible] | 62 [illegible] | 181 430 | [illegible] | [illegible] | 19,0 |
| | S-M | [illegible] | 36 | 22 000 | 617 369 | 302 [illegible] | 919 796 | [illegible] | [illegible] | 7,2 |
| | [illegible] | [illegible] | — | 8 000 | — | | | | | |
| | C-O | [illegible] | 2 | 25 000 | [illegible] | 2 523 | 7 967 | 68,3 | 3 983 | 10,8 |
| | C-T | [illegible] | [illegible] | 19 000 | 346 [illegible] | 159 104 | 505 661 | 88,5 | 5 948 | 16,2 |
| Total | — | 540 | 436 | — | 2 007 822 | 1 011 315 | 3 019 137 | 66,5 | 6 924 | 18,9 |
| Vagões pranchas | T | 175 | 104 | 16 900 | 181 609 | 398 715 | 790 324 | [illegible] | [illegible] | 20,7 |
| | T-A | 1 | 1 | 20 000 | 4 331 | 3 388 | 7 222 | [illegible] | [illegible] | 21,0 |
| | T-C | 1 | 1 | 12 000 | -- | — | | | — | — |
| [illegible] | — | 177 | 106 | | 185 943 | 312 103 | 798 046 | 60,8 | 7 528 | 20,5 |
| [illegible] | U | 116 | 107 | 18 400 | 2 701 763 | 2 097 935 | 4 859 698 | 56,8 | [illegible] | 124 |
| [illegible] | T-G | 4 | 1 | [illegible] | | 8 381 | 15 821 | 17,0 | [illegible] | 10,5 |
| Total de carros inclusive suburbios | — | 127 | 101 | | [illegible] | 116 645 | 4 944 537 | 97,6 | [illegible] | 133 |
| Total de vagões | — | 1 222 | 912 | | [illegible] | 4 190 300 | 13 360 181 | 68,6 | [illegible] | 40,0 |
| Total [illegible] | — | 1 349 | 1 013 | | [illegible] | 4 306 934 | 18 305 018 | 76,4 | [illegible] | 43,9 |

### KILOMETRAGEM PERCORRIDA PELOS CARROS DOS TRENS DE SUBURBIOS

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Passageiros de 1.ª classe | B | 8 | 8 | | 227 [illegible] | | 227 [illegible] | 100 | 28 440 | [illegible] |
| Passageiros de 2.ª classe | D | 6 | 6 | | [illegible] | | 169 [illegible] | 100 | 28 304 | [illegible] |
| Total | — | 14 | 14 | -- | 397 [illegible] | | 397 394 | 100 | 28 383 | [illegible] |


DIARIO
PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL
QUANTIDADE DE VAGÕES
1
SE
900
800
700
600
500
400
300
200
100
00
90
80
70
60
50
40
30
20
10




ÕES FECHADOS

ITOLA DE 1,00
SERIES
VA, VB E VM

LEGENDA

Vagões existentes
« em trafego
Percentagem percurso carregados sobre o total
Percurso medio diario

E.F.C.B
MOVIMENTO

VISTO
Conferiu
Wilton Ramos Gracias
COPIU EM 17-8-34

| PERCURSO MEDIO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES | |
|---|---|---|---|
| | | 900 | |
| | | 800 | |
| | % | 700 | |
| | | 600 | |
| | | 500 | |

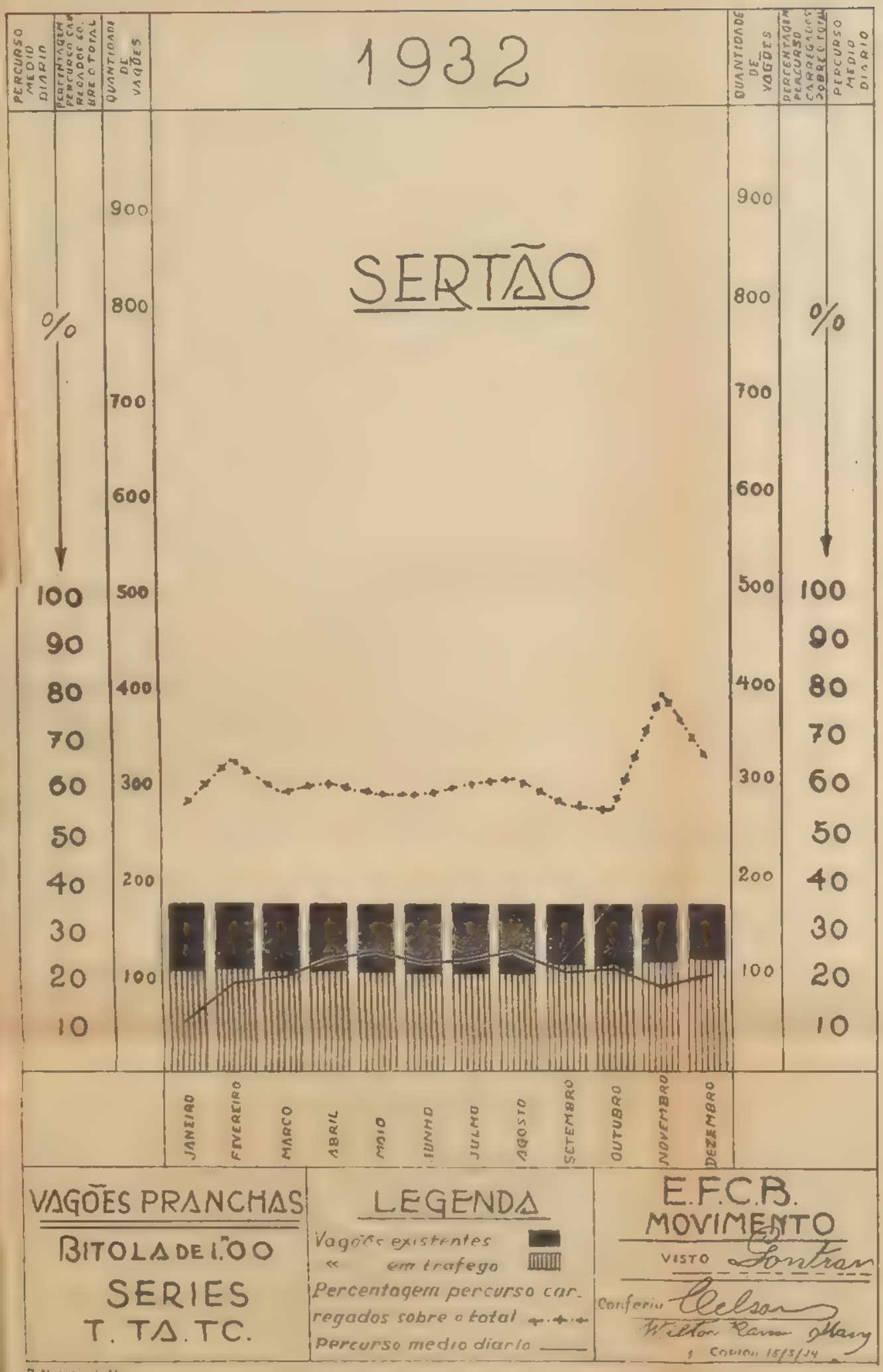
1932
SERTÃO
QUANTIDADE DE VAGÕES
900
800
700
600
500
400
300
200
100
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
JANEIRO
FEVEREIRO
MARÇO
ABRIL
MAIO
JUNHO
JULHO
AGOSTO
SETEMBRO
OUTUBRO
NOVEMBRO
DEZEMBRO
VAGÕES ABERTOS
BITOLA DE 1.00
SERIES
N.NA,NB,NL,N.O,OO,OT
LEGENDA
Vagões existentes
" em trafego
Percentagem percurso carregados sobre o total
Percurso medio diario
E.F.C.B.
MOVIMENTO
VISTO
CONFERIDO
Nilton Ramos Maciel
COPIADO EM 17 6 34

N copia lyth

| PERCURSO MEDIO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES |
|---|---|---|
| | | 900 |
| | | 800 |
| | | 700 |
| | | 600 |

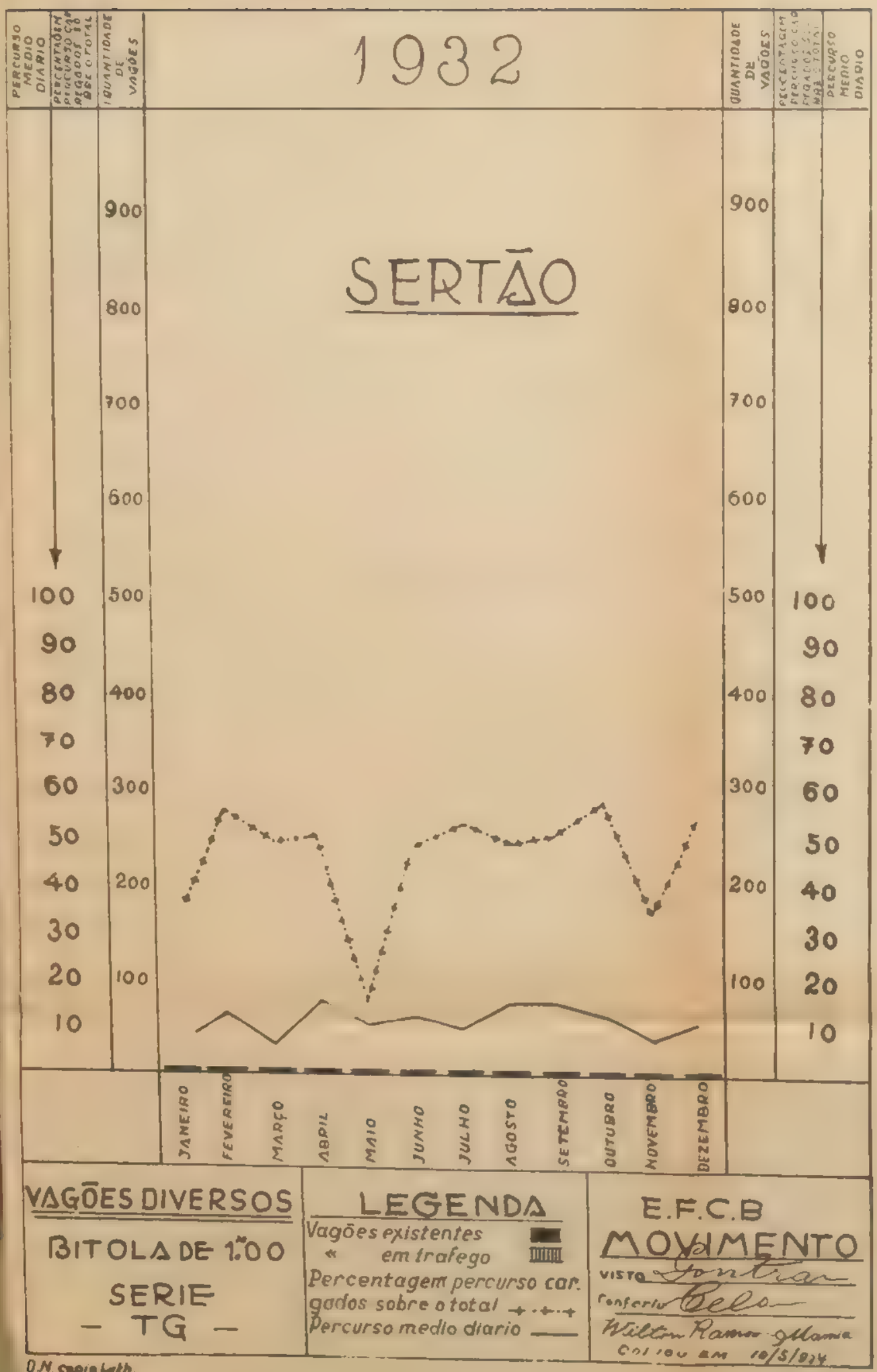
1

S

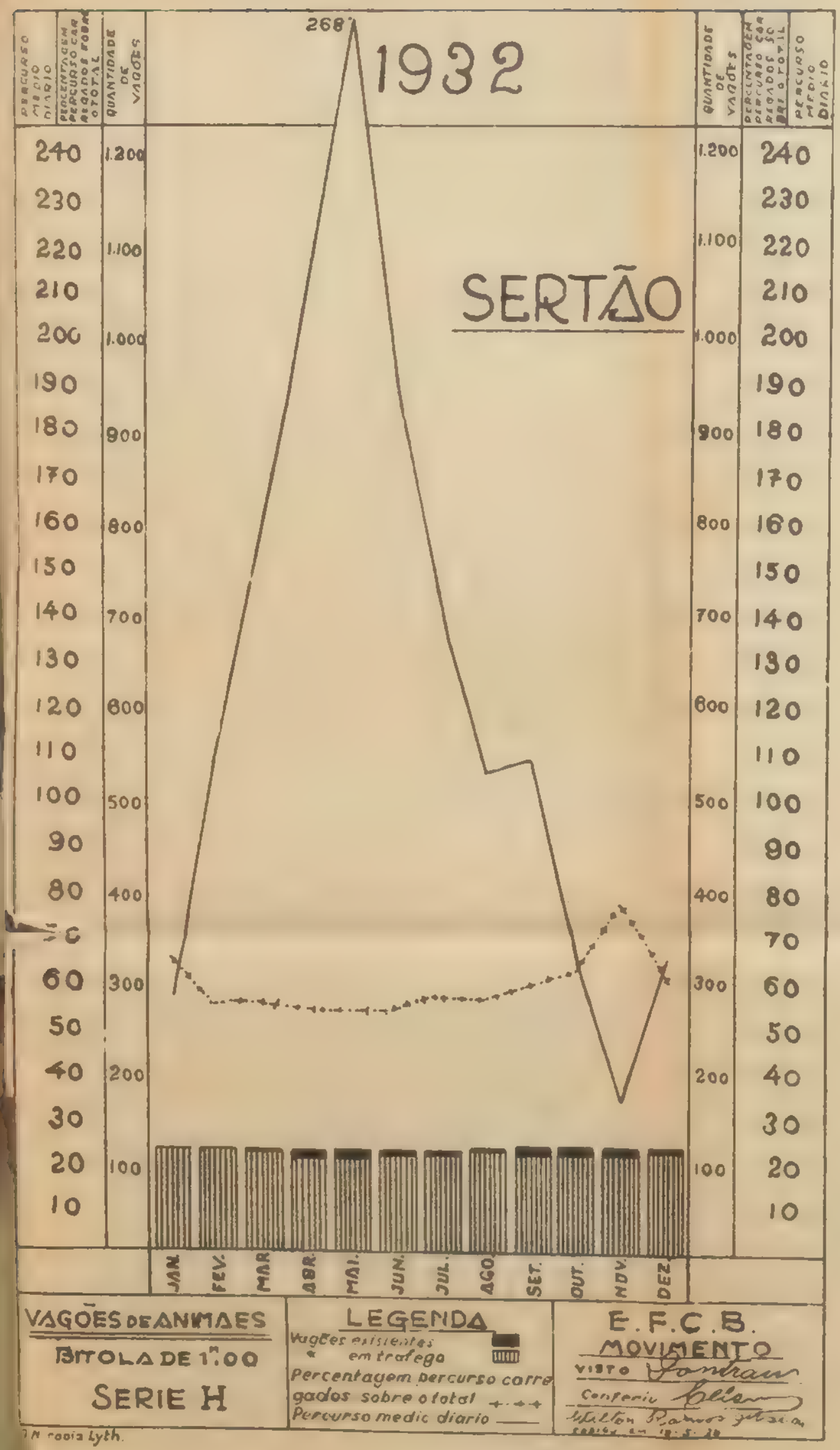



D N copia Lith.

| PERCURSO MEDIO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES |
|---|---|---|
| 240 | | 1.200 |
| 230 | | |
| 220 | | 1.100 |
| 210 | | |




D.N. copia Lith.


1932
SERTÃO
268
PERCURSO MEDIO DIARIO
PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL
QUANTIDADE DE VAGÕES
240 230 220 210 200 190 180 170 160 150 140 130 120 110 100 90 80 70 60 50 40 30 20 10
1.200 1.100 1.000 900 800 700 600 500 400 300 200 100
JAN. FEV. MAR ABR. MAI. JUN. JUL. AGO. SET. OUT. NOV. DEZ.
VAGÕES DE ANIMAES
BITOLA DE 1.00
SERIE H
LEGENDA
Vagões existentes em trafego
Percentagem percurso carregados sobre o total
Percurso medio diario
E.F.C.B.
MOVIMENTO
VISTO
Conferiu
Rio de Janeiro, em 19-5-33
Lith.

QUADRO DEM

ESPECIE

Administração.....
Passageiros de 1.ª classe.
Passageiros mixto.....
Passageiros de 2.ª classe.
Dormitorio.....
Enfermos.....
Chefe, bagageiro e correio
Animaes de trato.....
Automotriz.....
Pagador.....
Funebre de 1.ª classe....

Total.....

Vagões fechados.....

Total.....

Vagões Abertos.....

QUADRO DEMONSTRATIVO DO PERCURSO E APROVEITAMENTO DOS CARROS E VAGÕES DA LINHA AUXILIAR, E REDE FLUMINENSE, DURANTE O ANNO DE 1932

| ESPECIES | Serie | Quantidade total existente | Quantidade media em trafego | Lotação media dos vagões | Kilometros percorridos | | | Aproveitamento | Percurso medio por vehiculo | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | Uso [illegible] | Vazio | Total | Total | Annual | Diario |
| Automotriz | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | 1 [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2 [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | 756 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] 143 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] 2.ª classe | D | 28 | [illegible] | | [illegible] | 112 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | D-M | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Animaes de tiro | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Automotriz | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | 2 37[illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] de 1.ª classe | N | 2 | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Total | | [illegible] | [illegible] | | 1 [illegible] 172 | 14 358 | 1 613 [illegible] | 48,0 | [illegible] | 84,7 |
| Vagões [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2 055 231 | [illegible] | 7 270 | [illegible] |
| | V | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 10 095 | [illegible] |
| | V-A | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] 002 | [illegible] |
| | V-M | [illegible] | 13 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Total | — | [illegible] | 40 | | [illegible] | [illegible] | 2 332 [illegible] | 91,8 | [illegible] | [illegible] |
| Vagões Abertos | N-A | 2 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 230 681 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | N-J | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | N-M | [illegible] | 20 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| | O-T | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 161 217 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 11,7 |
| Total | | 280 | [illegible] | | 410 731 | [illegible] | 773 887 | [illegible] | 1 968 | 11,0 |
| Pranchas | P | [illegible] | 41 | 21 700 | [illegible] 425 | 14 653 | 102 078 | 6,2 | 2 489 | [illegible] |
| Animaes | H | 29 | 27 | 12 100 | 501 591 | 37 565 | [illegible] | 90,0 | [illegible] 709 | [illegible] |
| | H-J | [illegible] | [illegible] | 10 100 | 146 493 | 1 020 | 147 113 | 99,3 | 31 778 | 100 |
| Total | — | 33 | 11 | | [illegible] 683 | [illegible] | 700 268 | 91,7 | 22 [illegible] | 62,2 |
| Especiaes | V-I | 7 | [illegible] | 20 000 | 175 332 | 7 470 | [illegible] | 96,1 | 30 468 | 83,2 |
| Total de carros [illegible] suburbios | — | [illegible] | 119 | | [illegible] 632 | 14 358 | [illegible] | 99,7 | 51 000 | [illegible] |
| Total de vagões | — | [illegible] | 113 | — | [illegible] 766 | 664 474 | [illegible] | 83,8 | [illegible] 920 | [illegible] |
| Total Geral | | 77[illegible] | [illegible] | | 9 494 398 | 678 832 | 10 17[illegible] 231 | 83,3 | 19 080 | 52,1 |
| **Kilometragem percorrida pelos carros dos trens de suburbios** | | | | | | | | | | |
| Passageiros de 1.ª classe | B | 28 | 22 | | 1 527 032 | - | [illegible] | 100 | 69 400 | 189 |
| Passageiros de 2.ª classe | D | 37 | 31 | | 2 245 284 | - | [illegible] | 100 | 72 900 | 199 |
| Automotriz | [illegible] | 3 | 3 | | 19 761 | | [illegible] | 100 | 6 580 | 17,9 |
| Vagões para bagagens de suburbios | V | 9 | 9 | 90 100 | [illegible] 780 | -- | [illegible] | 100 | 74 400 | 203 |
| Total | — | 77 | 65 | | 4 402 460 | | [illegible] | 100 | [illegible] 700 | 188 |

| PERCURSO MEDIO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES | 19 |
|---|---|---|---|
| | | 900 | |
| | | 800 | L.AV |
| | | 700 | R.FLV |
| | | 600 | |

VAGÕES ADIABATICOS

BITOLA DE 1.m00

SERIE

- VF -

LEGENDA

Vagões existentes

" em trafego

Percentagem percurso carregados sobre o total

Percurso medio diario

E.F.C.B.

MOVIMENTO

COPIOU — Willer Ramos

VISTO — Fontran

Conferiu — Celso

DATA · 12 - 5 - 934

D N copia Lyth

| PERCURSO MEDIO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES |
|---|---|---|
| | | 900 |
| | | 800 |
| | | 700 |
| | | 600 |

J

L. A

R. FLV

100
90
80
70
60
50
40
30
20

D.M. copiado y fk.

VAGÃO

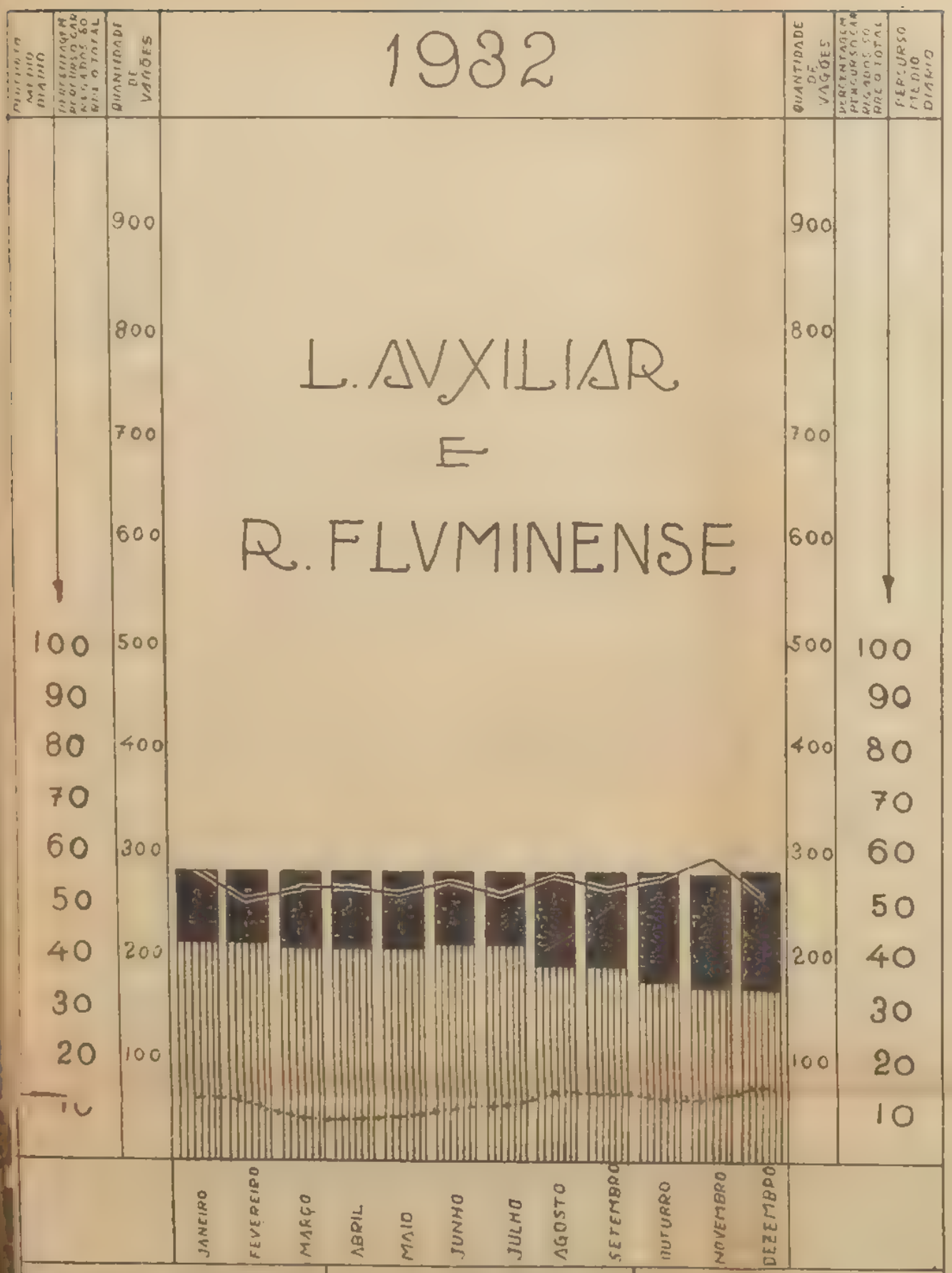
BIT

I

1932
L. AUXILIAR
E
R. FLUMINENSE
QUANTIDADE DE VAGÕES
PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL
PERCURSO MEDIO DIARIO
900
800
700
600
500
400
300
200
100
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
JANEIRO
FEVEREIRO
MARÇO
ABRIL
MAIO
JUNHO
JULHO
AGOSTO
SETEMBRO
OUTUBRO
NOVEMBRO
DEZEMBRO
VAGÕES DE ANIMAES
BITOLA DE 1m.00
SERIES
H E HJ
LEGENDA
Vagões existentes em trafego
Percentagem percurso carregados sobre o total
Percurso medio diario
E.F.C.B.
MOVIMENTO
VISTO
Conferiu
Copiou
DATA - 15 - 5 - 934

| PERCURSO MEDIO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES | 1 |
|---|---|---|---|
| | | 900 | |
| | | 800 | L.A |
| | | 700 | |
| | | 600 | R.FL |

N.O




VAGÕES ABERTOS

BITOLA DE 1.00

SERIES

NA, NM, NC, OT.

LEGENDA

Vagões existentes

" em trafego

Percentagem percurso carregados sobre o total

Percurso medio diario

E.F.C.B.

MOVIMENTO

VISTO Fontes

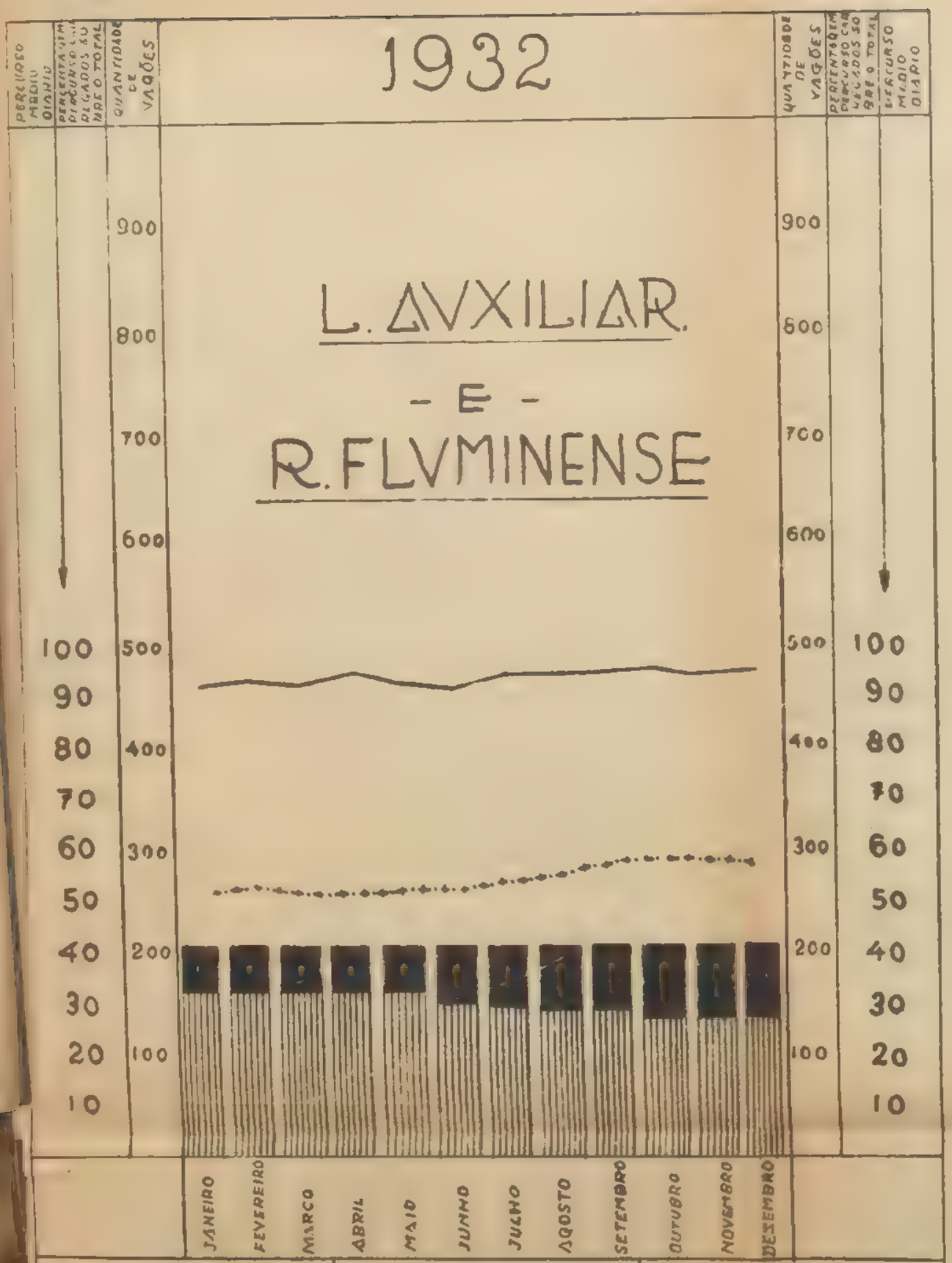
Conferiu

Copiou Wilton Ramos Queiroz

DATA 14-5-934

D.N copia Lyth

PERCURSO MEDIO DIARIO
PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL
QUANTIDADE DE VAGÕES
900
800
700
600
500
400
300
200
100
90
80
70
60
50
40
30
20
VAGÕES
RITOLA
SERR
V. VAV. L
D.N. copa Lyth.
L. A
R. FL




VAGÕES FECHADOS

BITOLA DE 1.m00

SERIES
V. VA. VM.

LEGENDA

Vagões existentes
" em trafego
Percentagem percurso carregados sobre o total
Percurso medio diario

E.F.C.B.
MOVIMENTO

Copiou Nilton Ramos Maia
Visto Fontran
Conferiu Leela
Data 12/5/934

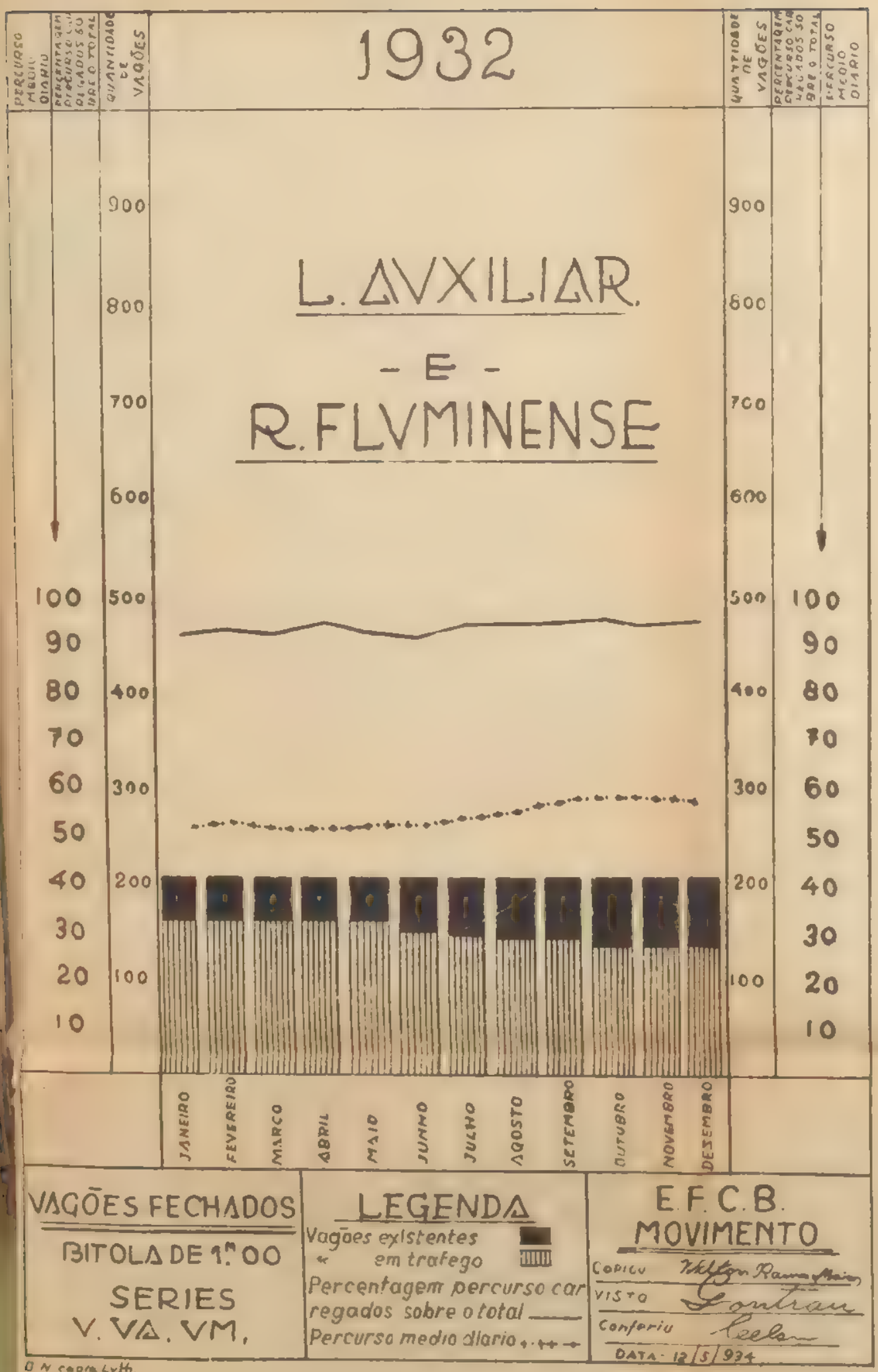
O N copia Lyth.

| PERCURSO MEDIO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES |
|---|---|---|
| | | 900 |
| | | 800 |
| | | 700 |
| | | 600 |
| 100 | | 500 |

1

L.A

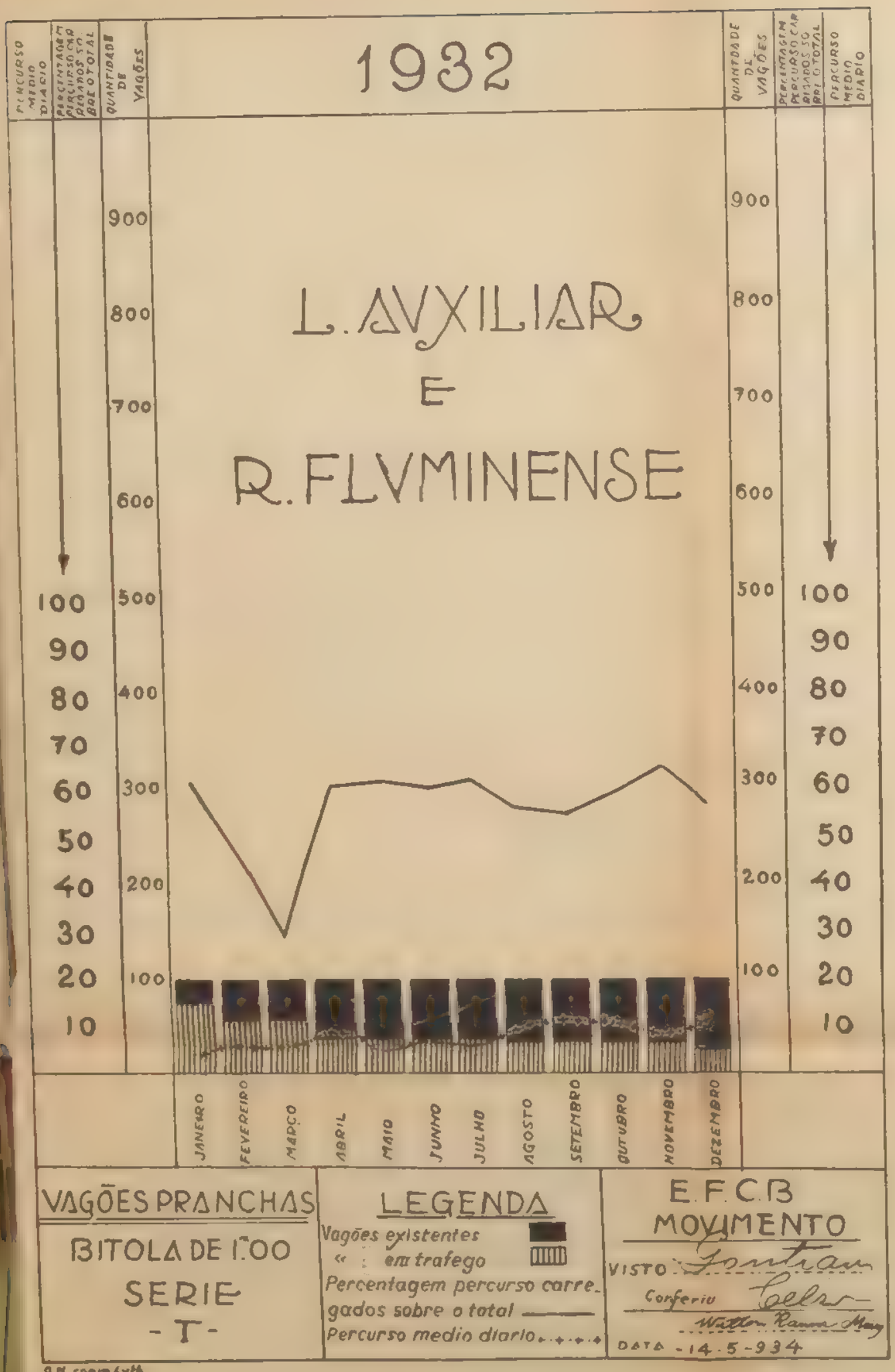
R.FLV




B N copia Lyth.

QUADRO DEM

ESP




G.N. copia Lyth

| PERCURSO MEDIO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES | 1 |
|---|---|---|---|
| | | 90 | R |
| | | 80 | PIRANGA-PIQ |
| | | 70 | |
| | | 60 | |

## QUADRO DEMONSTRATIVO DO PERCURSO E APROVEITAMENTO DOS CARROS E VAGÕES DOS RAMAES DE PIRANGA PIQUETE E BANANAL DURANTE O ANNO DE 1952

### RAMAL DE PIRANGA

| ESPECIES | Series | Quantidade total existente | Quantidade media em trafego | Lotação media dos vagões | Kilometros percorridos: Carregado | Kilometros percorridos: Vazio | Kilometros percorridos: Total | Aproveitamento em percentagem | Percurso medio por vehiculo: Annual | Percurso medio por vehiculo: Diario |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Administração | A | 1 | 1 | — | 1 824 | - | 1 824 | 100 | 1 824 | 4,96 |
| Passageiros de 1.ª classe | B | 2 | 2 | — | 41 267 | | 41 267 | 100 | 20 633 | 56,5 |
| Passageiros de 2.ª classe | D | 2 | 2 | - | 41 592 | 57 | 41 649 | 99,7 | 20 824 | 56,8 |
| Total de carros | — | 5 | 5 | — | 84 683 | 57 | 84 740 | 99,9 | 16 900 | 46,2 |
| Vagões Fechados | V | 10 | 10 | 12 000 | 68 467 | 10 272 | 78 739 | 87,0 | 7 874 | 21,4 |
| | V-B | 2 | 2 | 10 000 | 7 019 | 423 | 7 442 | 94,4 | 3 721 | 10,2 |
| Total | | 12 | 12 | — | 75 486 | 10 695 | 86 181 | 87,7 | 7 190 | 19,6 |
| Vagões Abertos | N-M | 3 | 3 | 20 800 | 1 533 | 1 038 | 2 571 | 59,6 | 856 | 23,4 |
| | O-T | 7 | 6 | 16 300 | 1 364 | 2 537 | 6 900 | 63,2 | 1 150 | 3,14 |
| Total | — | 10 | 9 | — | 5 897 | 3 575 | 9 472 | 62,3 | 1 052 | 2,86 |
| Pranchas | T | 3 | 3 | 10 700 | 896 | 527 | 1 423 | 62,9 | 474 | 12,9 |
| Animaes | H | 3 | 3 | 11 000 | 42 264 | 198 | 42 264 | 99,4 | 14 150 | 38,7 |
| Especiaes | V-F | 1 | 1 | 16 000 | 40 014 | — | 40 014 | 100 | 40 014 | 109 |
| Total de carros | — | 5 | 5 | — | 84 683 | 57 | 84 740 | 99,9 | 16 900 | 46,2 |
| Total de vagões | | 22 | 28 | — | 164 557 | 14 995 | 179 552 | 91,6 | 6 412 | 17,5 |
| Total Geral | | 34 | 33 | — | 249 240 | 15 052 | 264 292 | 94,4 | 8 008 | 21,8 |

### RAMAL DE PIQUETE

| ESPECIES | Series | Quantidade total existente | Quantidade media em trafego | Lotação media dos vagões | Kilometros percorridos: Carregado | Kilometros percorridos: Vazio | Kilometros percorridos: Total | Aproveitamento em percentagem | Percurso medio por vehiculo: Annual | Percurso medio por vehiculo: Diario |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Passageiros de 1.ª classe | B | 2 | 2 | — | 13 056 | - | 13 056 | 100 | 6 528 | 17,9 |
| Passageiros de 2.ª classe | D | 4 | 3 | — | 20 990 | - | 20 990 | 100 | 6 996 | 19,8 |
| Total de carros | | 6 | 5 | — | 34 046 | — | 34 046 | 100 | 6 809 | 35,8 |
| Vagões Fechados | V | 5 | 5 | 19 600 | 15 082 | 408 | 15 490 | 97,5 | 3 100 | 16,3 |
| | V-V | 1 | 1 | 32 800 | 680 | 323 | 1 003 | 68,0 | 1 003 | 5,26 |
| Total | | 6 | 6 | — | 15 762 | 731 | 16 493 | 95,8 | 2 750 | 14,5 |
| Vagões Abertos | N-A | 2 | 2 | 22 000 | 1 122 | 782 | 1 904 | 59,1 | 952 | 5,01 |
| | N-M | 4 | 3 | 31 000 | 759 | 504 | 1 263 | 60,1 | 421 | 2,21 |
| | O-T | 4 | 4 | 23 000 | 1 428 | 1 037 | 2 465 | 58,0 | 821 | 4,32 |
| Total | — | 10 | 8 | — | 3 309 | 2 323 | 5 632 | 58,8 | 704 | 3,71 |
| Pranchas | T | 9 | 3 | 17 000 | 748 | 595 | 1 343 | 55,6 | 447 | 2,35 |
| Animaes | H | 2 | 2 | 16 100 | 691 | 453 | 1 144 | 60,4 | 572 | 3,01 |
| Total de carros | | 6 | 5 | — | 34 046 | - | 34 046 | 100 | 6 809 | 35,8 |
| Total de vagões | — | 27 | 19 | — | 20 510 | 4 120 | 24 612 | 83,4 | 1 295 | 10,1 |
| Total Geral | | 33 | 24 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] 658 | 93,0 | 2 444 | 12,8 |

### RAMAL DE BANANAL

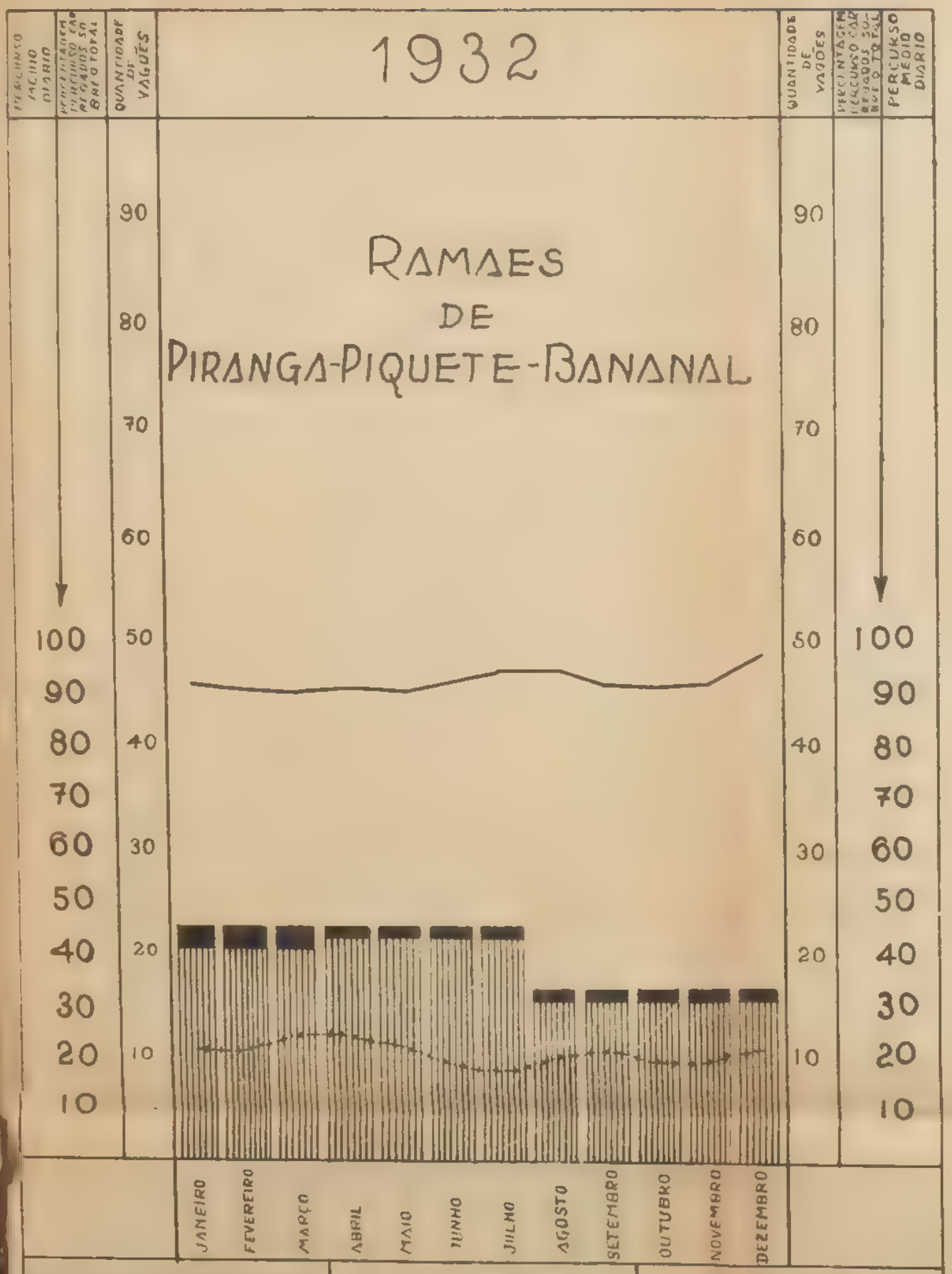
| ESPECIES | Series | Quantidade total existente | Quantidade media em trafego | Lotação media dos vagões | Kilometros percorridos: Carregado | Kilometros percorridos: Vazio | Kilometros percorridos: Total | Aproveitamento em percentagem | Percurso medio por vehiculo: Annual | Percurso medio por vehiculo: Diario |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Passageiros mistos | B-D | 3 | 2 | | [illegible] | 108 | 25 077 | 99,6 | 8 692 | 23,7 |
| Vagões Fechados | V | 4 | 4 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 44 068 | 99,0 | 11 017 | 30,1 |
| Vagões Abertos | O-T | 3 | 3 | 20 000 | [illegible] | 967 | 2 353 | 59,2 | 783 | 2,14 |
| Animaes | H | 2 | 2 | [illegible] | 26 252 | 216 | 26 448 | 99,2 | 13 220 | 36,0 |
| Total de carros | | 3 | 2 | | 25 960 | 108 | 26 077 | 99,6 | 13 038 | 35,6 |
| Total de vagões | - | 10 | 9 | | 71 969 | 1 500 | 72 869 | 98,0 | 8 093 | 22,1 |
| Total Geral | - | 13 | 11 | | 97 838 | 1 608 | 98 946 | 98,4 | 8 995 | 24,3 |

Observações — O trabalho do ramal de Piquete ficou interrompido em Julho de 1932, não tendo sido restabelecido até 31 de Dezembro do mesmo anno.

| PERCURSO MEDIO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES |
|---|---|---|
| | | 90 |
| | | 80 |
| | | 70 |
| | | 60 |
| 100 | | 50 |
| 90 | | |
| 80 | | 40 |
| 70 | | |
| 60 | | |
| 50 | | |

PIRANGA-

D.N. copia Lyth.




VAGÕES FECHADOS

BITOLA DE 1.00
SERIES
Q.V. VA. VB.

LEGENDA

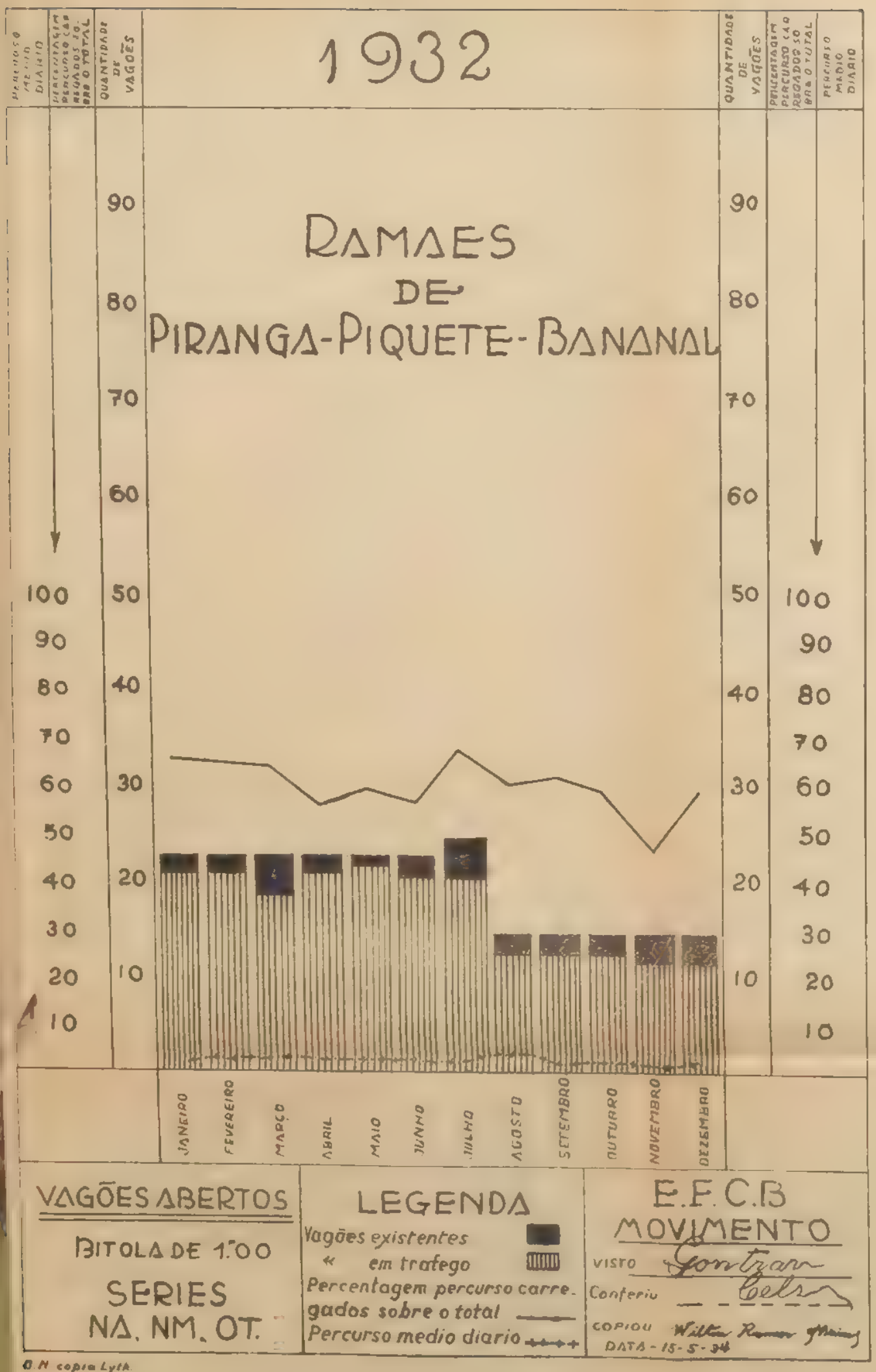
Vagões existentes
" em trafego
Percentagem percurso carregados sobre o total
Percurso medio diario

E.F.C.B.
MOVIMENTO

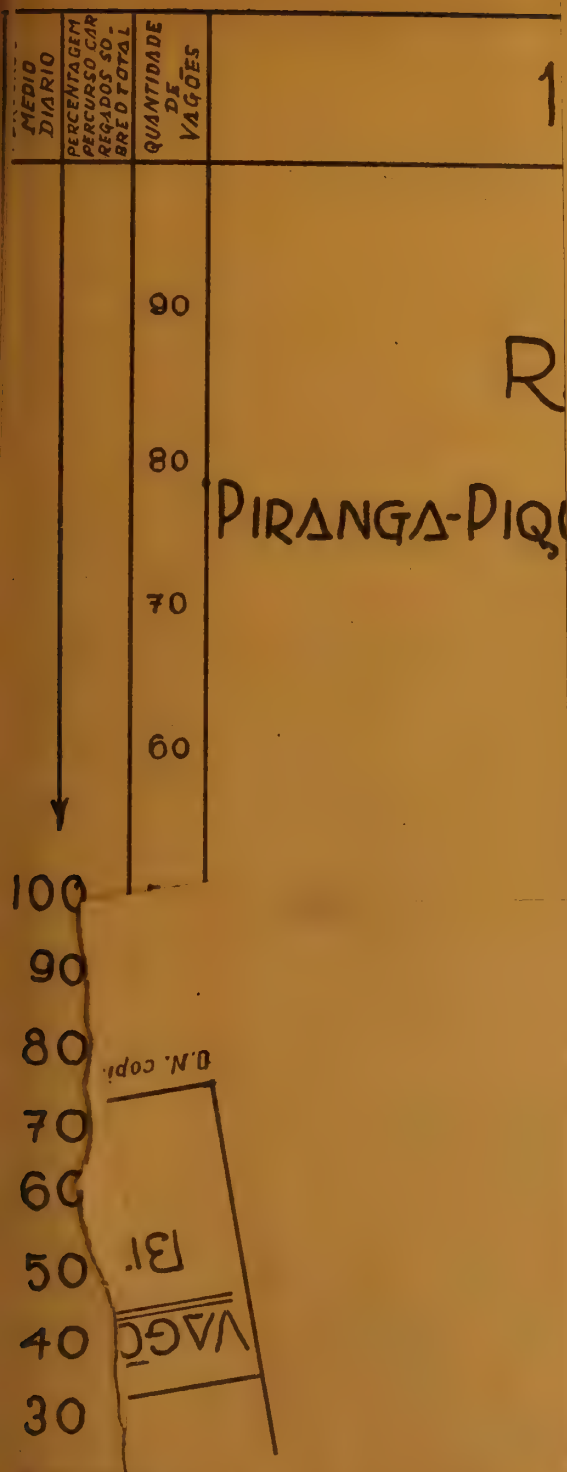
VISTO Fontran
CONFERIU - Celso
COPIOU Wilton Ramos Maia
DATA 16-5-934

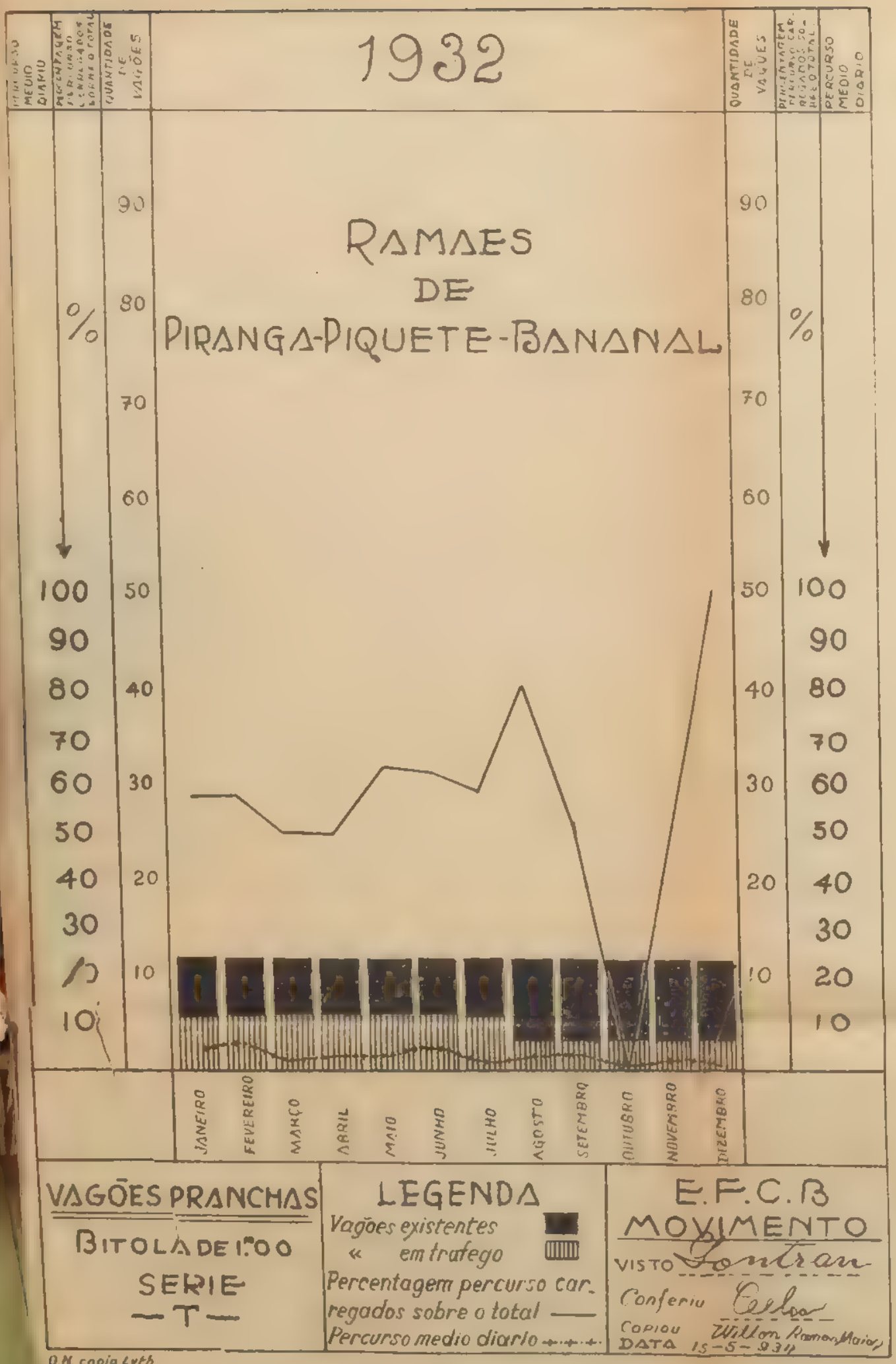
O.N. copia Lyth.

PERCURSO MEDIO DIARIO
PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL
QUANTIDADE DE VAGÕES
19
90
RA
80
%
PIRANGA-PIQUI
70
60
100
50
90
80
40
70
60
30
50
40
30
10
VAGÕES
BITOLA SEK
D.N. copia lyth.




O.N copia Lyth


MÉDIO DIÁRIO
PERCENTAGEM PERCURSO CARREGADOS SOBRE O TOTAL
QUANTIDADE DE VAGÕES
1
R
PIRANGA-PIQ
90
80
70
60
100
90
80
70
60
50
40
30



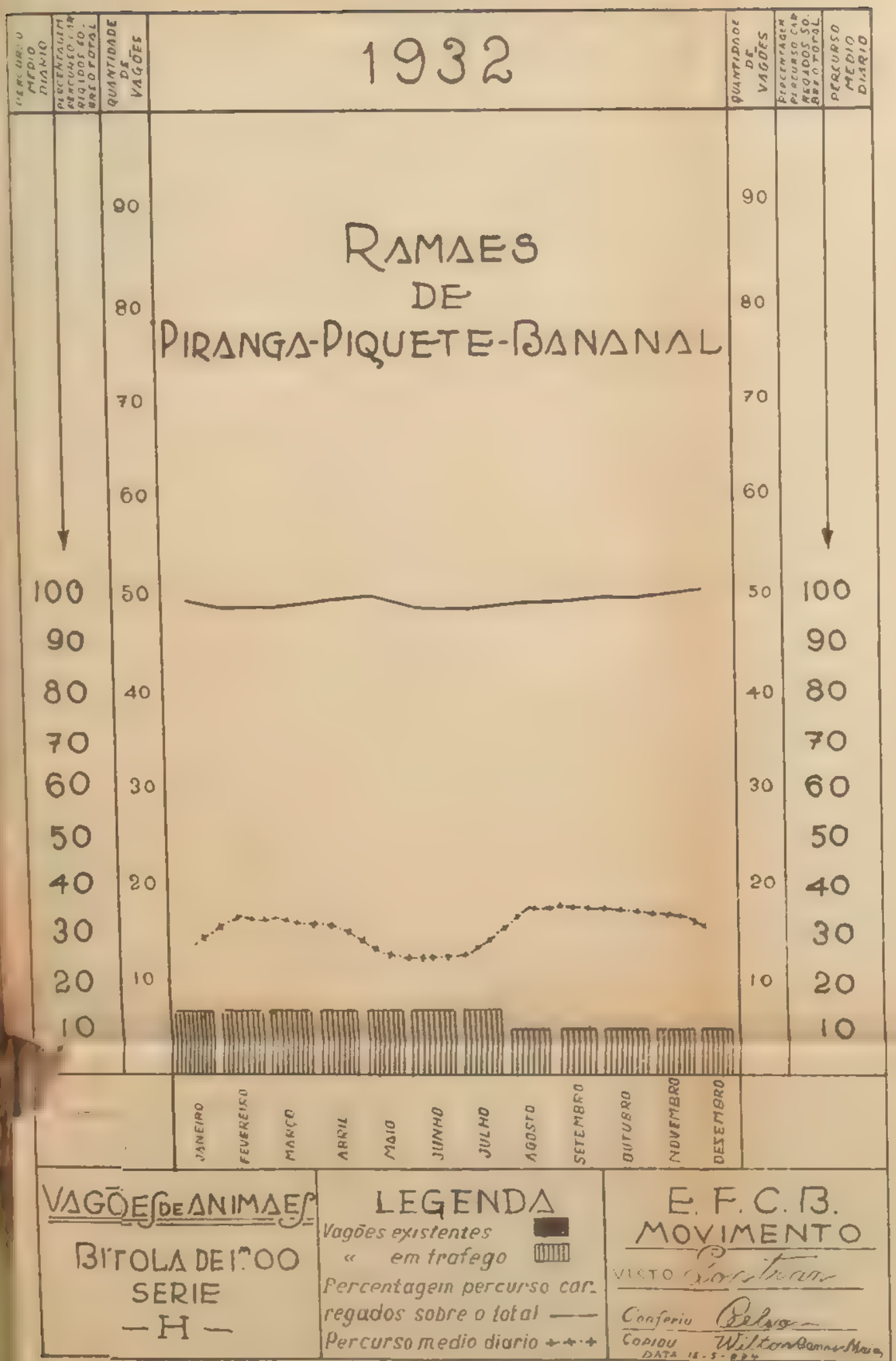

O.M. copia Lyth.

| PERCURSO DIARIO | PERCENTAGEM PERCURSO CAR. REGADOS SOBRE O TOTAL | QUANTIDADE DE VAGÕES |
|---|---|---|
| | | 90 |
| | | 80 |
| | | 70 |
| | | 60 |

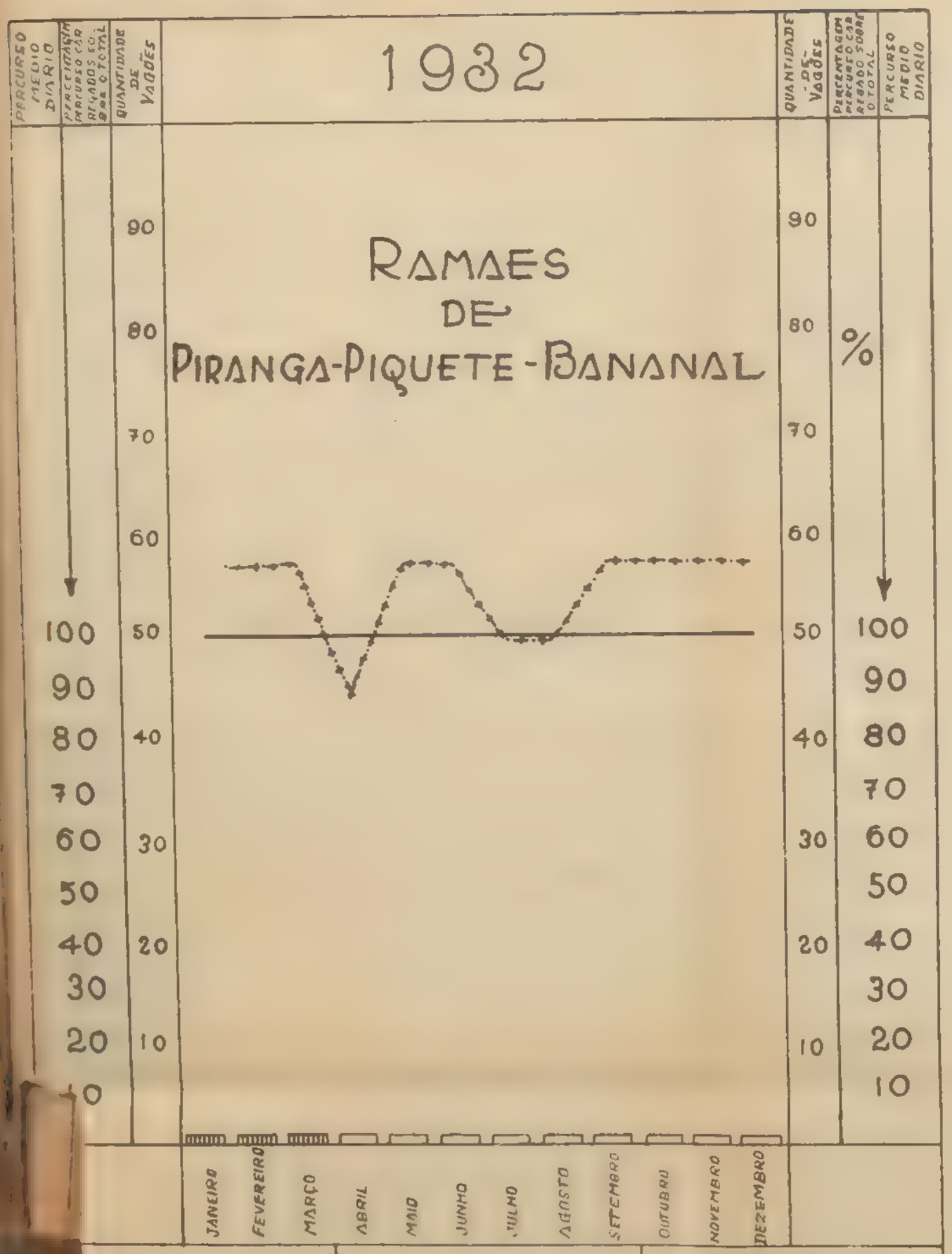
PIRANGA-PIC

936
216
008
097
750
613
209
420
053
902
040
907
098
690
160
600
651
156
312

442
522
813
721
094
715
100
024
453
889
519
380
267
329
283
160
325
987




O N. copia Lyth.




GÕES ADIABATICOS

BITOLA DE 1.m00

SERIE

-VF-

LEGENDA

Vagões existentes

« em trafego

Percentagem percurso carregados sobre o total

Percurso medio diario

E.F.C.B.

MOVIMENTO

VISTO Gontran

CONFERIU Celso

COPIOU Wilton Ramos Oliveira

DATA 15-5-934

...ia Lyth.

## CARROS E VAGÕES — KM| DE DIVERSAS ESPECIES EM 1932, COMPARADOS COM OS DO ANNO DE 1931

| SERVIÇOS | 1932 | 1931 | Differença em 1932 |
|---|---|---|---|
| **BITOLA LARGA** | | | |
| Carros da administração | 55.157 | 61.093 | — 5.936 |
| Carros de 1.ª classe | 20.844.081 | 22.356.297 | — 1.512.216 |
| Carros de 2.ª classe | 20.851.732 | 21.826.740 | — 975.008 |
| Carros dormitorio | 2.947.707 | 4.000.804 | — 1.053.097 |
| Carros de enfermos | 8.747 | 3.997 | + 4.750 |
| Carros de chefe de trem e bagagem | 3.738.043 | 4.374.656 | — 636.613 |
| Carros de animaes de trato | 49.053 | 69.626 | — 20.209 |
| Carros de pagador | 55.005 | 50.585 | + 4.420 |
| Carros de correio | 2.388.866 | 2.700.919 | — 312.053 |
| Carros funebre de 1.ª classe | 16.808 | 15.906 | + 902 |
| Carros funebre de 2.ª classe | 14.346 | 7.306 | + 7.040 |
| Carros vasios | 714.759 | 238.852 | + 475.907 |
| Vagões fechados | 22.337.705 | 26.993.803 | — 4.656.098 |
| Vagões abertos | 6.396.039 | 8.525.729 | — 2.129.690 |
| Vagões pranchas | 1.304.314 | 1.140.154 | + 164.160 |
| Vagões para animaes | 8.198.964 | 6.577.364 | + 1.621.600 |
| Vagões especiaes | 5.309.667 | 6.654.318 | — 1.344.651 |
| Vagões vasios | 13.447.713 | 13.685.869 | — 238.156 |
| TOTAL | 108.678.706 | 119.284.018 | — 10.605.312 |
| **BITOLA ESTREITA** | | | |
| Carros da administração | 45.804 | 33.362 | + 12.442 |
| Carros de 1.ª classe | 4.269.278 | 3.990.756 | + 278.522 |
| Carros de 2.ª classe | 4.583.951 | 4.564.138 | + 19.813 |
| Carros dormitorio | 85.929 | 91.650 | — 5.721 |
| Carros de enfermos | 1.414 | 2.508 | — 1.094 |
| Carros de chefe de trem, bagagem e correio | 2.008.622 | 1.330.907 | + 677.715 |
| Carros para animaes de trato | 880 | 780 | + 100 |
| Carros pagador | 36.345 | 43.369 | + 7.024 |
| Carros funebre | 1.999 | 1.456 | + 453 |
| Carros vasios | 131.168 | 98.279 | — 32.889 |
| Vagões fechados | 6.183.798 | 6.778.317 | — 594.519 |
| Vagões abertos | 2.429.145 | 2.861.525 | — 432.380 |
| Vagões pranchas | 545.012 | 493.745 | + 51.267 |
| Vagões para animaes | 3.478.633 | 3.442.304 | + 36.329 |
| Vagões especiaes | 222.786 | 220.503 | + 2.283 |
| Vagões vasios | 4.875.380 | 4.405.220 | + 470.160 |
| TOTAL | 28.900.144 | 28.356.819 | + 543.325 |
| TOTAL GERAL | 137.578.850 | 147.640.837 | — 10.061.987 |

## LOGARES E LEITOS — KILOMETROS OFFERECIDOS DURANTE O ANNO DE 1932

| DESIGNAÇÃO | BITOLA LARGA | | | BITOLA ESTREITA | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1.ª classe | 2.ª classe | Total | 1.ª classe | 2.ª classe | Total |
| Suburbios — 1.ª Secção — Rio | 242 086 299 | 291 174 064 | 533 260 363 | — | — | — |
| Suburbios — Ramal de S. Paulo | 48 137 100 | 77 487 960 | 125 625 060 | — | — | — |
| Suburbios — Linha Auxiliar | — | — | — | 84 019 760 | 158 011 920 | 242.031.680 |
| Suburbios — Rêde Fluminense | — | — | — | 711 504 | 1 185 840 | 1 897.344 |
| Suburbios — Bello Horizonte | — | — | — | 8 647 660 | 7 302 432 | 15 950.092 |
| Pequeno Percurso | 455 588 345 | 688 378 870 | 1 143 967 215 | — | — | — |
| Interior (excluindo L. Auxiliar e Rêde Fluminense) | 332 963 317 | 307 666 024 | 640 629 341 | 66 106 170 | 88 138 390 | 154 244.560 |
| Linha Auxiliar e Rêde Fluminense | — | — | — | 39 109 951 | 41 295 348 | 80 405.299 |
| Leitos | 50 556 102 | — | 50 556 102 | 1 583 536 | — | 1 583.536 |
| Somma de 1932 | 1.129.331 163 | 1.414 706 917 | 2 544 038 080 | 200 128 501 | 295 933 930 | 496 062.521 |
| Somma de 1931 | 1.081.274 476 | 1 488 491 002 | 2 569 765 478 | 216.545 618 | 289 711.218 | 506 256 836 |
| Differença em 1932 | + 48 056 627 | — 73.784 085 | — 25 727 458 | — 16 417 027 | + 6 222.712 | — 10.194.315 |

## APROVEITAMENTO DE LEITOS

| TRECHOS | LEITOS | | Aproveitamento percentual |
|---|---|---|---|
| | Offerecidos | Occupados | |
| Linha do Centro....(1m,60) | 29 766 | 20 296 | 68,4 |
| Ramal de S. Paulo | 63 138 | 53 816 | 85,2 |
| SOMMA DA BITOLA LARGA | 92 904 | 74 112 | 79,8 |
| Linha do Centro....(1m,00) | 4 976 | 2 212 | 44,3 |
| TOTAL | 97 880 | 76 324 | 77,9 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 3 | 17 | 1,5 | 3 | 38 | 1,7 |
| 1 | 2.078 | 99,2 | 1 | 3.420 | 114,0 |

## QUADRO DEMONSTRATIVO DA QUANTIDADE EM TRAFEGO E PERCURSOS MÉDIOS DOS VAGÕES DA BITOLA LARGA, DURANTE O ANNO DE 1932

| TYPO DE VAGÕES | JANEIRO | | | FEVEREIRO | | | MARÇO | | | ABRIL | | | MAIO | | | JUNHO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Q em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario | Q em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario | Q em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario | Q em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario | Q em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario | Q em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario |
| Q | 40 | 1 310 | 42,1 | 40 | [illegible] | 45,0 | 40 | 1 520 | 49,0 | 41 | 1 120 | 37,1 | 44 | 997 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| V | 406 | 2 120 | 68,3 | 382 | 2 020 | 69,8 | 374 | 2 100 | 68,0 | 383 | 2 030 | 67,6 | 367 | 2 300 | 74,2 | 37 | [illegible] | [illegible] |
| V-A | 626 | 1 585 | 51,2 | 611 | [illegible] | 52,9 | 635 | 1 560 | 50,4 | 634 | 1 380 | 46,0 | 651 | 1 810 | 58,3 | 638 | [illegible] | [illegible] |
| V-B | 104 | 1 100 | 46,2 | 105 | [illegible] | 39,5 | 97 | 1 380 | 44,5 | 103 | [illegible] | 49,8 | [illegible] | 1 610 | 52,0 | 91 | [illegible] | [illegible] |
| V-C | 128 | 1 595 | 51,5 | 125 | [illegible] | 45,7 | 127 | 1 440 | 46,5 | 129 | 1 270 | 40,4 | 127 | 1 545 | 49,8 | 126 | [illegible] | [illegible] |
| V-M | 234 | 1 920 | 62,0 | 221 | [illegible] | 64,7 | 226 | 1 945 | 62,8 | 225 | 2 110 | 70,1 | 223 | 2 190 | 70,7 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Total | 1 538 | 1 758 | 56,7 | 1 485 | 1 660 | 57,3 | 1 498 | 1 740 | 56,1 | 1 542 | 1 640 | 54,6 | 1 504 | 1 930 | 62,[illegible] | 1 501 | [illegible] | [illegible] |
| N | 200 | 613 | 20,7 | 205 | 468 | 16,1 | 200 | 586 | 18,9 | 211 | 570 | 19,0 | 213 | 603 | 19,2 | 213 | [illegible] | [illegible] |
| N-A | 385 | 990 | 31,9 | 384 | 904 | 31,1 | 395 | 544 | 16,5 | 398 | 450 | 15,0 | 390 | 399 | 12,9 | 86 | [illegible] | [illegible] |
| N-B | 50 | 676 | 21,8 | 49 | 500 | 17,2 | 47 | [illegible] | 17,7 | 45 | 849 | 28,3 | 43 | 117 | 13,4 | 45 | [illegible] | [illegible] |
| N-C | 162 | 535 | 17,2 | 162 | 412 | 14,2 | 162 | 175 | [illegible] | 162 | 141 | 4,7 | 162 | 173 | [illegible] | 162 | [illegible] | [illegible] |
| N-D | 152 | 598 | 19,3 | 145 | 564 | 19,4 | 160 | 178 | [illegible] | 161 | 306 | 10,9 | 156 | 536 | 17,3 | 157 | [illegible] | [illegible] |
| N-E | 369 | 744 | 21,0 | 355 | 643 | 22,1 | 372 | 614 | 19,8 | 384 | 594 | 19,8 | 365 | 537 | 17,3 | 47 | [illegible] | [illegible] |
| Total | 1 327 | 754 | 21,3 | 1 297 | 650 | 22,4 | 1 345 | 506 | 16,3 | 1 364 | 503 | 16,8 | 1 329 | 428 | 13,8 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| T | 212 | 546 | 17,6 | 208 | 822 | 28,4 | 207 | 864 | 27,8 | 213 | 890 | 29,6 | 212 | 1 092 | 35,6 | 208 | 1 010 | 33,6 |
| T-C | 2 | — | — | 2 | — | — | 2 | 132 | 4,3 | 2 | 426 | 14,2 | 2 | 170 | 5,5 | 2 | — | — |
| Total | 214 | 540 | 17,4 | 210 | 814 | 26,9 | 209 | 858 | 27,6 | 215 | 885 | 29,5 | 214 | 1 092 | 35,2 | 210 | 1 000 | 33,3 |
| H | 379 | 2 430 | 78,3 | 349 | 3 480 | 106,2 | 306 | 2 900 | 93,5 | 358 | 3 255 | 108,5 | 357 | 3 600 | 115,8 | 370 | 3 200 | 100,7 |
| H-J | 13 | 3 880 | 125,0 | 12 | 3 390 | 116,0 | 13 | 3 670 | 118,3 | 12 | 3 167 | 138,9 | [illegible] | 2 280 | 73,6 | [illegible] | 2 870 | 95,7 |
| Total | 392 | 2 480 | 80,0 | 361 | [illegible] | [illegible] | 379 | 2 920 | 94,1 | 370 | 3 288 | 109,6 | 360 | 3 550 | 114,6 | 382 | 3 180 | 106,0 |
| I | 9 | 838 | 27,0 | 8 | [illegible] | 16,5 | 9 | 544 | 17,5 | 9 | 813 | 27,1 | 9 | 904 | 29,2 | 9 | 737 | 24,6 |
| I-G | 13 | 1 140 | 36,8 | 12 | [illegible] | 35,7 | 13 | 873 | 28,2 | 11 | 3 992 | 66,4 | 11 | 1 935 | 62,7 | [illegible] | 1 750 | 58,4 |
| I-Q | 236 | 363 | 13,0 | 236 | [illegible] | 11,7 | 196 | 362 | 11,7 | 224 | 318 | 10,6 | 224 | 321 | 11,7 | 224 | 171 | 5,7 |
| V-I | 67 | 3 780 | 122,0 | 65 | [illegible] | 110,0 | 66 | 4 132 | 133,0 | 60 | 3 720 | 124,0 | 68 | 3 710 | 119,8 | 67 | 7 890 | 196,5 |
| V-K | 127 | [illegible] | 49,0 | 122 | [illegible] | 53,[illegible] | 123 | 1 386 | 44,7 | 129 | 1 731 | 57,7 | 132 | 1 611 | 52,0 | 131 | 1 520 | 50,7 |
| V-L | 14 | 1 315 | 43,3 | 14 | [illegible] | 41,8 | 14 | 1 570 | 50,0 | 14 | 2 331 | 77,7 | 14 | 1 160 | 37,0 | 15 | 3 480 | 116,0 |
| V-Q | 60 | 1 760 | 56,7 | 57 | 1 760 | 58,8 | 57 | 1 755 | 56,6 | 60 | 1 641 | 54,7 | 60 | 2 020 | 65,3 | 60 | 1 590 | 53,0 |
| Total | 526 | 1 305 | 42,1 | 512 | 1 285 | 44,3 | 478 | 1 365 | 44,0 | 516 | 1 380 | 46,0 | 518 | 1 480 | 47,8 | 521 | 1 560 | 52,0 |
| Total Geral | 3 997 | 1 370 | 44,2 | 3 865 | 1 390 | 46,9 | 3 989 | 1 334 | 43,1 | 3 977 | 1 330 | 44,2 | 3 934 | 1 470 | 47,4 | 3 955 | 1 450 | 48,4 |

| TYPO DE VAGÕES | JULHO | | | AGOSTO | | | SETTEMBRO | | | OUTUBRO | | | NOVEMBRO | | | DEZEMBRO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Q | 28 | 1 568 | 50,6 | [illegible] | [illegible] | 54,1 | 27 | 1 360 | 43,9 | 40 | [illegible] | [illegible] | 50 | 1 48 | 49,7 | 41 | [illegible] | 47,1 |
| V | 271 | 2 030 | 65,4 | 277 | 1 470 | 47,4 | 283 | 1 458 | 48,6 | 347 | 1 500 | 48,4 | 376 | 1 548 | 51,6 | 390 | [illegible] | 47,1 |
| V-A | 168 | 1 315 | 43,1 | 184 | 1 018 | 32,8 | 176 | 1 148 | 38,2 | 673 | [illegible] | 33,7 | 636 | 1 200 | 40,0 | 627 | 1 200 | 40,0 |
| V-B | 37 | 2 085 | 67,2 | 38 | 1 322 | 45,9 | 40 | 1 490 | 49,6 | 508 | 800 | 28,6 | 109 | 1 010 | 34,6 | 105 | 1 060 | 34,2 |
| V-C | 71 | 1 806 | 58,2 | 71 | 730 | 23,7 | 71 | 690 | 23,0 | 123 | [illegible] | 32,7 | 123 | 1 100 | 36,7 | 125 | 1 270 | 41,1 |
| V-E | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| V-M | 176 | 1 887 | 61,1 | 177 | 1 380 | 44,5 | 177 | 1 415 | 47,2 | 224 | 1 390 | 44,9 | 231 | 1 395 | 46,5 | 215 | 1 410 | 43,2 |
| Total | 1 037 | 1 690 | 54,2 | 1 078 | 1 190 | 38,4 | 1 074 | 1 260 | 42,0 | 1 506 | 1 205 | 38,9 | 1 540 | 1 303 | 43,5 | 1 533 | 1 300 | 42,1 |
| N | 169 | 316 | 10,2 | 167 | 320 | 10,3 | 168 | 378 | 12,6 | 273 | 645 | 20,8 | 210 | 675 | 22,5 | 208 | 605 | 22,1 |
| N-A | 372 | 450 | 14,5 | 375 | 677 | 21,8 | 374 | 644 | 21,5 | 390 | 682 | 22,0 | 392 | 722 | 24,1 | 380 | 790 | 25,5 |
| N-B | 33 | 350 | 11,3 | 33 | 328 | 10,6 | 32 | 189 | 16,2 | 37 | 600 | 20,8 | 14 | 651 | 21,7 | 16 | 643 | 20,8 |
| N-C | 119 | 785 | 2,5 | 119 | 160 | 5,5 | 119 | 200 | 6,7 | 162 | 221 | 7,1 | 161 | 316 | 10,5 | 161 | 372 | 12,0 |
| N-D | 69 | 618 | 19,9 | 75 | 517 | 16,7 | 71 | 602 | 20,0 | 162 | 736 | 23,8 | 161 | 773 | 25,8 | 155 | 810 | 26,8 |
| N-E | 218 | 533 | 17,2 | 215 | 516 | 16,6 | 239 | 536 | 17,9 | 352 | 675 | 21,8 | 368 | 685 | 22,8 | 362 | 975 | 31,6 |
| Total | 1 010 | 411 | 13,3 | 1 014 | 498 | 16,1 | 1 003 | 517 | 17,2 | 1 326 | 625 | 20,1 | 1 338 | 660 | 22,0 | 1 312 | 772 | 24,9 |
| T | 153 | 931 | 30,0 | 156 | 548 | 17,7 | 157 | 654 | 21,8 | 255 | 1 075 | 34,7 | 208 | 1 020 | 36,3 | 209 | 1 114 | 35,9 |
| T-C | 2 | 310 | 10,0 | — | 99,5 | 3,2 | — | 193 | 6,4 | 2 | | | 1 | 229 | 7,3 | 1 | 549 | 17,6 |
| Total | 155 | 922 | 29,7 | 156 | 550 | 17,7 | 157 | 658 | 21,9 | 208 | 1 060 | 34,1 | 209 | 1 080 | 36,1 | 202 | 1 12 | 35,4 |
| H | 209 | 1 800 | 155,0 | 212 | 4 410 | 142,0 | 210 | 4 110 | 137,0 | 175 | 2 920 | 94,1 | 354 | 3 040 | 101,2 | 355 | 3 320 | 107,2 |
| H-J | 9 | 3 660 | 118,0 | 9 | 1 840 | 156,0 | 9 | 1 [illegible] | 113,0 | 13 | 4 250 | 137,0 | 13 | 3 990 | 133,0 | 13 | 3 981 | 128,5 |
| Total | 218 | 2 930 | 94,4 | 221 | 4 420 | 143,0 | 219 | 4 125 | 138,0 | 188 | 2 980 | 96,0 | 367 | 3 080 | 102,6 | 368 | 3 350 | 108,2 |
| I | 8 | 1 258 | 40,6 | 8 | 870 | 28,0 | 8 | 938 | 31,4 | 8 | 840 | 27,1 | 7 | 1 360 | 45,4 | 7 | 755 | 24,3 |
| I-G | 9 | 1 960 | 63,2 | 10 | 1 205 | 38,9 | 10 | 1 278 | 42,6 | 12 | 1 860 | 55,0 | 12 | 1 758 | 56,7 | 12 | 1 778 | 57,5 |
| I-Q | 122 | [illegible] | [illegible] | 125 | [illegible] | 11,3 | 126 | 311 | 10,5 | 230 | 131 | 4,6 | 230 | 182 | 16,1 | 223 | 198 | 16,1 |
| V-I | 23 | 6 860 | 221,0 | 25 | 3 910 | 126,0 | 24 | 4 380 | 140,0 | 78 | 1 970 | 63,5 | 85 | 2 140 | 71,4 | 83 | 2 260 | 72,9 |
| V-K | 120 | 1 124 | 36,2 | 125 | 1 140 | 36,8 | 121 | 1 080 | 36,0 | 140 | 1 004 | 32,4 | 140 | 958 | 31,9 | 147 | 1 024 | 33,1 |
| V-Q | 22 | 1 472 | 47,5 | 22 | | | 22 | 3,7 | 0,12 | 60 | 622 | 20,1 | 60 | 865 | 27,8 | 60 | 877 | 28,2 |
| Total | 303 | 1 122 | 45,0 | 320 | 956 | 30,8 | 319 | 950 | 31,6 | 510 | 890 | 28,6 | 548 | 978 | 32,6 | 546 | 1 023 | 33,0 |
| Total Geral | 2 734 | 1 385 | 44,8 | 2 789 | 1 130 | 36,5 | 2 772 | 1 150 | 38,3 | 3 974 | 1 14 | 36,6 | 3 972 | 1 192 | 39,8 | 3 965 | 1 270 | 41,0 |

**Observações** — O leitor verá que se reduziu as quantidades em trafego nos meses de Julho a Setembro, foi devido á grande quantidade de vagões que ficou além de Rezende, em virtude do movimento revolucionario que irrompeu, no Estado de São Paulo, a 9 de Julho

Q

TYP
Dio
VAG

V.....7
V-A...6
V-B..5
V-M.

Total

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | 5,8 |
| 3 | 47 | 1,5 | 3 | 38 | 1,7 |
| 1 | .078 | 99,2 | 1 | 3.420 | 114,0 |
| | .0 | 17,4 | 38 | 511 | 17,0 |

## QUADRO DEMONSTRATIVO DA QUANTIDADE EM TRAFEGO E PERCURSOS MEDIOS DOS VAGÕES DA BITOLA ESTREITA (ALÉM BELLO HORIZONTE), DURANTE O ANNO DE 1932

| TYPO DE VAGÕES | JANEIRO | | | FEVEREIRO | | | MARÇO | | | ABRIL | | | MAIO | | | JUNHO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Q. em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario | Q. em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario | Q. em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario | Q. em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario | Q. em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario | Q. em trafego | Percurso medio mensal | Percurso medio diario |
| V. | [illegible] | 1 981 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 33,3 | 55 | [illegible] | 15,3 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 252 | 41,7 |
| V-A | 76 | 1 013 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 76 | [illegible] | [illegible] | 76 | [illegible] | 52,1 | 77 | [illegible] | [illegible] | 74 | 1 370 | 45,6 |
| V-E | [illegible] | 1 048 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 34 | [illegible] | 45,8 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 370 | [illegible] |
| V-M | 7 | 1 620 | [illegible] | 71 | [illegible] | [illegible] | 75 | [illegible] | [illegible] | 80 | [illegible] | 57,1 | 83 | 1 67[illegible] | [illegible] | 83 | [illegible] 510 | [illegible] |
| Total | [illegible] | 1 128 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 230 | [illegible] | [illegible] | 245 | [illegible] | 50,0 | 252 | 1 520 | 49,0 | 261 | 1 382 | [illegible] |
| N. | 1 | | | 1 | | | 1 | — | — | 1 | | — | 1 | [illegible] | [illegible] | 1 | 391 | [illegible] |
| N-A | 177 | 498 | [illegible] | 171 | 180 | [illegible] | 173 | 670 | [illegible] | 176 | 768 | 25,6 | 176 | 694 | [illegible] | 176 | 747 | [illegible] |
| N-B | | — | — | | | | | — | | | | | | | | | | |
| N-L | 23 | 408 | 13,1 | 2[illegible] | 31 | 18,1 | 23 | 392 | [illegible] | 21 | [illegible] | 11,7 | 20 | 438 | [illegible] | [illegible] | 724 | [illegible] |
| N-M | [illegible] | 375 | 12,0 | 115 | 117 | 14,3 | 113 | 231 | [illegible] | 117 | [illegible] | 11,9 | 117 | 307 | [illegible] | 147 | 670 | [illegible] |
| O. | | — | | | | | | — | | | | | | | | | | |
| O-O. | | — | | 2 | | | 3 | — | — | 2 | | | 2 | 7 | [illegible] | 2 | 852 | [illegible] |
| O-T | 89 | 268 | 8,6 | 85 | 280 | 9,9 | [illegible] | 302 | 9,7 | 76 | 448 | 14,9 | 78 | [illegible] | [illegible] | 78 | 776 | [illegible] |
| Total | [illegible] | 401 | 12,9 | 432 | 505 | 17,4 | 427 | 480 | 15,5 | 426 | [illegible] | 18,0 | 424 | [illegible] | 17,0 | 421 | 724 | [illegible] |
| T | [illegible] | [illegible] | 10,5 | 105 | 511 | 18,6 | 104 | 601 | 19,4 | 102 | 691 | 23,1 | 98 | 796 | [illegible] | 98 | 690 | 23,0 |
| T-A | 1 | — | — | 1 | — | — | 1 | 756 | 24,3 | 1 | 1 150 | 38,6 | 1 | 850 | [illegible] | 1 | | |
| T-O | 1 | — | — | 1 | | — | 1 | — | — | 1 | — | — | 1 | — | | 1 | | |
| Total | 107 | 322 | 10,4 | 107 | 531 | 18,3 | 106 | 600 | 19,3 | 104 | 685 | 22,8 | 100 | 788 | [illegible] | 100 | 677 | 22,6 |
| H | [illegible] | 1 648 | 54,3 | 111 | 3 161 | 109,0 | 110 | 4 853 | 156,5 | 102 | 6 250 | 208,3 | 101 | 8 344 | [illegible] | 106 | 5 693 | 189,7 |
| T-G. | 1 | 190 | 6,1 | 4 | 351 | 12,1 | 4 | 163 | 5,2 | 4 | 439 | 14,6 | 4 | 317 | 10,2 | 4 | 358 | 11,9 |
| Total Geral | 898 | 822 | 26,5 | 888 | 1 125 | 38,8 | 887 | 1 310 | 42,2 | 881 | 1 500 | 50,0 | 881 | 1 740 | 56,0 | 898 | 1 500 | 50,0 |

| TYPO DE VAGÕES | JULHO | | | AGOSTO | | | SETEMBRO | | | OUTUBRO | | | NOVEMBRO | | | DEZEMBRO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| V. | 58 | 1 562 | 50,3 | 58 | 1 555 | 50,1 | 60 | 1 608 | [illegible] | 60 | 1 722 | [illegible] | 56 | [illegible] | 51,5 | 57 | 1 422 | 45,8 |
| V-A | 79 | 1 705 | 56,9 | 79 | 1 695 | 54,6 | 83 | 1 436 | [illegible] | 87 | 1 430 | [illegible] | 87 | [illegible] | 44,6 | 85 | 1 544 | 49,8 |
| V-E | 39 | 1 267 | [illegible] | 39 | 1 071 | [illegible] | 39 | 1 240 | [illegible] | 49 | 1 153 | [illegible] | 49 | [illegible] | 38,8 | 47 | 1 187 | 38,2 |
| V-M | 96 | [illegible] | [illegible] | 83 | 1 736 | [illegible] | 97 | 1 325 | [illegible] | 85 | 1 567 | [illegible] | 87 | 1 785 | [illegible] | 81 | 1 850 | 59,9 |
| Total | 272 | [illegible] | [illegible] | 259 | 1 580 | [illegible] | 279 | 1 410 | [illegible] | 281 | 1 483 | 47,9 | 279 | 1 490 | 49,7 | 273 | 1 554 | 50,2 |
| N. | 1 | | — | 1 | 1 380 | [illegible] | 1 | 583 | [illegible] | 2 | 981 | [illegible] | 2 | 616 | 20,5 | 1 | 962 | 31,0 |
| N-A | 171 | 797 | 25,6 | 174 | 679 | [illegible] | 174 | 687 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 179 | 563 | 18,7 | 180 | [illegible] | 17,7 |
| N-B | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| N-L | 24 | [illegible] | 30,9 | 23 | 1 191 | [illegible] | 32 | 711 | [illegible] | 31 | 348 | [illegible] | 32 | 606 | 20,2 | 31 | 510 | 16,4 |
| N-M | 114 | [illegible] | 20,0 | 113 | 980 | [illegible] | 147 | 582 | [illegible] | 117 | [illegible] | [illegible] | 147 | 535 | 17,8 | 145 | 594 | 19,1 |
| O. | | | — | | | | | | | | | | | | | | | |
| O-O | 2 | 737 | 23,7 | 2 | 827 | [illegible] | 2 | 569 | 18,9 | | | | 2 | 649 | 21,6 | 2 | 552 | 17,8 |
| O-T | 84 | 620 | [illegible] | 88 | 932 | [illegible] | 85 | [illegible] | 18,9 | 89 | [illegible] | [illegible] | 93 | 502 | 16,7 | 93 | 477 | 15,4 |
| Total | 423 | 711 | 22,9 | 431 | 860 | 27,8 | 445 | 620 | 21,0 | 445 | 172 | [illegible] | 455 | 543 | 18,1 | 452 | 546 | 17,6 |
| T. | 96 | 718 | [illegible] | 100 | 801 | [illegible] | 99 | 622 | 20,7 | 107 | 666 | 21,5 | 113 | 531 | [illegible] | 114 | 635 | 20,5 |
| T-A | 1 | [illegible] | [illegible] | 1 | — | | 1 | — | | 1 | 1 520 | 42,5 | 1 | 905 | 30,1 | 1 | 1 619 | 52,2 |
| T-O | 1 | | | 1 | — | | | — | | | | — | — | — | | — | — | — |
| Total | 98 | 716 | [illegible] | 102 | 786 | [illegible] | 100 | 617 | 20,6 | 108 | 671 | 21,8 | 114 | 535 | 17,8 | 115 | 644 | 20,8 |
| H | 104 | 1 401 | 111,9 | 110 | 3 300 | 106,4 | 105 | 3 271 | 109,0 | 106 | 2 048 | 66,0 | 107 | 1 000 | 33,3 | 113 | 1 893 | 64,2 |
| T-G. | 4 | 287 | [illegible] | 4 | [illegible] | 14,7 | 4 | 441 | 14,7 | 4 | 391 | 12,7 | 4 | 227 | 7,5 | 4 | 328 | 10,5 |
| Total Geral | 901 | 1 380 | [illegible] | 906 | 1 [illegible] | 43,6 | 913 | 1 150 | 38,1 | 984 | 931 | 30,1 | 959 | 868 | 28,9 | 957 | 1 030 | 32,4 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2,6 | 13 | 134 | 4,5 | 18 | 62 | 2,1 |
| | 5 | 1.079 | 31,8 | 5 | 1.076 | 35,8 |
| | 3 | 47 | 1,5 | 3 | 38 | 1,7 |
| | | 078 | 99,2 | 1 | 3.420 | 114,0 |
| | | 0 | 17,4 | 38 | 511 | 17,0 |

1

57

## QUADRO DEMONSTRATIVO DA QUANTIDADE EM TRAFEGO E PERCURSOS MÉDIOS DOS VAGÕES DA LINHA AUXILIAR E RÊDE FLUMINENSE, DURANTE O ANNO DE 1932

| TYPOS DE VAGÕES | JANEIRO | | | FEVEREIRO | | | MARÇO | | | ABRIL | | | MAIO | | | JUNHO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Q. em trafego | Percurso médio | | Q. em trafego | Percurso médio | | Q. em trafego | Percurso médio | | Q. em trafego | Percurso médio | | Q. em trafego | Percurso médio | | Q. em trafego | Percurso médio | |
| | | mensal | diario | | mensal | diario | | mensal | diario | | mensal | diario | | mensal | diario | | mensal | diario |
| V | 137 | 1 670 | 54,0 | 135 | 1 700 | 55,0 | 136 | 1 668 | 55,6 | 136 | 1 730 | 55,6 | 136 | 1 730 | 55,6 | 131 | 1 710 | 57,0 |
| V-A | 8 | 865 | 27,9 | 9 | 837 | 28,9 | 9 | 734 | 23,6 | 9 | 864 | 28,8 | 9 | 65 | 21,1 | 9 | 720 | 24,0 |
| V-M | 16 | 1 380 | 44,5 | 16 | 1 092 | 37,8 | 16 | 1 360 | 44,0 | 16 | 1 083 | 36,1 | 15 | 1 270 | 41,0 | 12 | 1 140 | 37,0 |
| Total | 161 | 1 600 | 51,5 | 160 | 1 540 | 53,1 | 160 | 1 610 | 52,0 | 161 | 1 566 | 52,2 | 160 | 1 630 | 52,4 | 152 | 1 605 | [illegible] |
| C | 57 | 297 | 8,3 | 45 | 288 | 9,9 | 45 | 303 | 9,8 | 50 | 276 | 9,2 | 50 | 245 | 7,9 | 50 | 309 | 10,3 |
| C-A | 33 | 148 | 4,7 | 32 | 148 | 4,7 | 28 | 146 | 4,7 | 16 | 132 | 4,4 | 24 | 125 | 4,[illegible] | 18 | 167 | 5,6 |
| C-M | 30 | 586 | 18,9 | 30 | 462 | 13,9 | 30 | 14[illegible] | 0,15 | 30 | 54,2 | 1,8 | 30 | 264 | 8,[illegible] | 30 | 448 | 14,9 |
| C-I | 71 | 306 | 9,9 | 82 | 302 | 10,4 | 82 | 328 | 10,6 | 81 | 369 | 12,4 | 78 | 276 | 8,9 | 80 | 271 | 9,0 |
| Total | 211 | 330 | 10,6 | 209 | 298 | [illegible] | 205 | 219 | 7,6 | 205 | 248 | 8,2 | 204 | 248 | 8,0 | 207 | 317 | 10,5 |
| T | 72 | 78,5 | 2,5 | 56 | 151 | 5,2 | 53 | 141 | 1,5 | 37 | 252 | 8,1 | 39 | 134 | 4,3 | 48 | 203 | 6,8 |
| H | 28 | 1 660 | [illegible] | 28 | 1 670 | 57,6 | 28 | 1 830 | 59,0 | 28 | 1 650 | 55,0 | 24 | 2 060 | 66,2 | 26 | 1 620 | [illegible] |
| H-I | 3 | 3 580 | [illegible] | 4 | 3 240 | 111,6 | 1 | 2 190 | 70,8 | 1 | 2 940 | 97,8 | 1 | 3 110 | 104,0 | 1 | 3 910 | [illegible] |
| Total | 31 | 1 850 | 59,9 | 32 | 1 865 | 64,4 | 32 | 1 875 | [illegible] | 32 | 1 810 | 60,4 | 28 | 2 220 | 71,5 | 30 | 1 930 | 61,3 |
| V-I | 6 | 2 360 | 76,0 | 6 | 2 610 | 90,0 | 7 | 2 240 | 72 | 7 | 1 953 | [illegible] | 7 | 2 300 | 74,2 | 7 | 2 810 | 91,6 |
| Total Geral | 481 | 842 | 27,2 | 463 | 846 | 29,2 | 457 | 846 | 27,3 | 442 | 870 | 29,0 | 439 | 895 | 28,9 | 434 | 910 | 30,3 |

| TYPOS DE VAGÕES | JULHO | | | AGOSTO | | | SETEMBRO | | | OUTUBRO | | | NOVEMBRO | | | DEZEMBRO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| V | 126 | 1 815 | 58,5 | 121 | 1 810 | 59,4 | 123 | 1 815 | 61,1 | 119 | 1 890 | 61,2 | 118 | 1 881 | 62,7 | 122 | 1 860 | 60,0 |
| V-A | 9 | 678 | 21,8 | 8 | 939 | 30,5 | 8 | 990 | 33,[illegible] | 7 | 1 060 | 34,2 | 7 | 711 | 23,8 | 7 | 805 | 25,9 |
| V-M | 12 | 1 060 | 37,1 | 12 | 1 180 | 38,7 | 11 | 1 368 | 45,4 | 10 | 1 445 | 46,6 | 11 | 1 026 | 34,2 | 10 | 1 665 | 53,1 |
| Total | 147 | 1 690 | 54,[illegible] | 141 | 1 730 | 55,8 | 142 | 1 760 | [illegible] | 136 | [illegible] | 58,8 | 136 | 1 750 | 58,3 | 139 | 1 700 | 57,7 |
| C | 59 | 414 | 13,3 | 59 | [illegible] | 16,2 | 60 | 439 | [illegible] | 59 | 511 | 16,6 | 59 | 492 | 16,4 | 60 | 560 | 18,1 |
| C-A | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 10,5 | 50 | 327 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 4,0 | 50 | 207 | 6,9 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| C-M | 19 | 118 | 4,8 | 17 | 272 | 9,0 | 19 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 10,9 | 11 | 318 | 10,6 | 10 | 177 | 5,6 |
| C-I | 79 | 342 | 10,7 | 63 | 412 | 13,3 | 62 | 431 | 14,7 | 69 | 507 | 16,3 | 51 | 426 | 14,2 | 50 | 460 | 14,8 |
| Total | 207 | 320 | 10,3 | 189 | 406 | 13,1 | 191 | 402 | 13,[illegible] | 177 | 385 | 12,1 | 171 | 378 | 12,6 | 170 | 463 | 14,9 |
| I | 35 | 174 | 5,6 | 33 | 307 | 9,9 | 35 | 345 | 11,5 | 38 | 320 | 10,3 | 35 | 237 | 7,9 | 27 | 318 | 11,2 |
| H | 27 | 1 790 | 57,9 | 28 | 1 700 | 56,7 | 27 | 1 390 | [illegible] | 29 | [illegible] | 62,8 | 26 | 2 037 | 67,9 | 26 | 1 570 | [illegible] |
| H-I | 4 | 3 900 | 126,0 | 4 | 3 620 | 117,0 | 4 | 3 310 | 111,[illegible] | 4 | 2 560 | 82,5 | 4 | 2 205 | 73,5 | 4 | 2 700 | 89,1 |
| Total | 31 | 2 060 | 66,7 | 32 | 1 990 | 64,2 | 29 | 1 660 | 55,4 | 30 | 2 030 | 65,5 | 30 | 2 060 | 68,6 | 30 | 1 780 | 55,7 |
| V-I | 7 | 2 290 | 74,0 | 7 | 2 370 | 76,5 | 6 | 2 600 | 89,8 | 6 | 2 470 | 79,8 | 6 | 2 040 | 68,0 | 5 | 2 200 | 72,7 |
| Total Geral | 427 | 942 | 30,4 | 405 | 1 030 | 33,2 | 403 | 990 | 33,[illegible] | 381 | 1 018 | 33,8 | 378 | 1 020 | 34,0 | 371 | 1 080 | 34,9 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 | 85 | 2,7 | 12 | 37 | 1,2 | 12 | 78,2 | 2,5 |
| 5 | 1.064 | 34,3 | 5 | 1.023 | 34,1 | 5 | 1.078 | 34,8 |
| 3 | — | — | 3 | 76 | 2,3 | 3 | 19,0 | 0,61 |
| 1 | 3.420 | 114,0 | 1 | 3.420 | 114,0 | 1 | 3.534 | 113,9 |
| 38 | 520 | 17,0 | 37 | 510 | 17,0 | 37 | 565 | 18,2 |

rafegaram, no mez de Julho, somente até o dia 8, continuando interrompido nos mezes

## QUADRO DEMONSTRATIVO DA QUANTIDADE EM TRAFEGO E PERCURSOS MÉDIOS DOS VAGÕES DOS RAMAES DE PIRANGA, PIQUETE E BANANAL, DURANTE O ANNO DE 1952

| TYPO DE VAGÕES | JANEIRO | | | FEVEREIRO | | | MARÇO | | | ABRIL | | | MAIO | | | JUNHO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Q. em trafego | Percurso medio | | Q. em trafego | Percurso medio | | Q. em trafego | Percurso medio | | Q. em trafego | Percurso medio | | Q. em trafego | Percurso medio | | Q. em trafego | Percurso medio | |
| | | mensal | diario | | mensal | diario | | mensal | diario | | mensal | diario | | mensal | diario | | mensal | diario |
| Q | 1 | | | 1 | 1 | 0,[illegible] | 1 | | | | | | | | | | | |
| V | 17 | [illegible] | 25,0 | 17 | 468 | 23,1 | 17 | 869 | 28,0 | [illegible] | 807 | [illegible] | 19 | 667 | 21,[illegible] | [illegible] | 611 | 20,3 |
| V-A | 3 | 187 | 6,0 | | 20 | 7,0 | 1 | 153 | 4,9 | 1 | [illegible] | 1,7 | | 201 | [illegible] | 1 | 187 | 6,2 |
| V-B | 2 | [illegible] | 10,0 | 1 | 1 | 0,8 | 2 | 369 | 11,9 | | 228 | 7,[illegible] | 1 | 350 | 11,2 | 2 | 28 | [illegible] |
| Total | 21 | 668 | 21,5 | [illegible] | 581 | 27,0 | 21 | 749 | 24,1 | 22 | 720 | 24,0 | 22 | 720 | 23,2 | [illegible] | [illegible] | 18,7 |
| N-A | 2 | 110 | 3,5 | 2 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 6,2 | 2 | 144 | 1,8 | 2 | 178 | [illegible] | 2 | [illegible] | [illegible] |
| N-M | 7 | 31 | 1,3 | 7 | 71 | 2 | 8 | 157 | 2,1 | 6 | 50 | 1,9 | 7 | 70 | 2,2 | 6 | 106 | 3,5 |
| O-T | 12 | 93 | [illegible] | 12 | [illegible] | 2 | 11 | 98 | 3,1 | 13 | 73 | 2,1 | [illegible] | 88 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2,2 |
| Total | 21 | 7[illegible] | 2,4 | 21 | 82 | 2,8 | 19 | 98 | 3,1 | 22 | 70 | [illegible] | 22 | 90 | [illegible] | 1 | [illegible] | [illegible] |
| H | 7 | 884 | 28,3 | 7 | [illegible] | [illegible] | 7 | 1 022 | 32,9 | 7 | 971 | 32,3 | 7 | 824 | [illegible] | [illegible] | 752 | 25,0 |
| T | 6 | 77 | 2,4 | 6 | 70 | 2,3 | 6 | 28 | 0,9 | 6 | 42 | 1,4 | 6 | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| V-F | 1 | 3 [illegible] | 114 | 1 | [illegible] | 114 | 1 | 3 538 | 114 | 1 | 2 622 | 87,4 | 1 | 3 534 | [illegible] | | [illegible] | 114 |
| Total Geral | 56 | 460 | 14,8 | 56 | 438 | 15,1 | [illegible] | 526 | 16,9 | 57 | 475 | 15,8 | 58 | 434 | 14,0 | | [illegible] | 15,0 |

| TYPO DE VAGÕES | JULHO | | | AGOSTO | | | SETEMBRO | | | OUTUBRO | | | NOVEMBRO | | | DEZEMBRO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| V | 19 | [illegible] | 19,3 | 14 | 688 | 22,1 | 14 | 669 | 22,3 | 14 | 614 | 20,7 | 14 | 652 | 21,7 | 14 | 7 | 24,2 |
| V-A | 1 | [illegible] | 0,5 | | | | | | | | | | | | | | | |
| V-B | 2 | [illegible] | 8,2 | 2 | 276 | 8,2 | 2 | 570 | 19,0 | 2 | 678 | 2,2 | [illegible] | 250 | [illegible] | | 2 | [illegible] |
| Total | 22 | [illegible] | 17,4 | [illegible] | 634 | 20,4 | 16 | [illegible] | [illegible] | 16 | 611 | 19,7 | 16 | [illegible] | 2 | | | [illegible] |
| N-A | 2 | 17 | 0,5 | | | | | | | | | | | | | | | |
| N-M | 6 | 28 | 0,9 | 3 | 118 | 3,8 | 3 | 40 | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] |
| O-T | 13 | 116 | 3,7 | [illegible] | 139 | 4,4 | 10 | 70 | | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | [illegible] |
| Total | 21 | 82 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | 52 | | | | | | | 2 | | 78,2 | |
| H | 7 | [illegible] | 25,6 | 7 | 1 079 | [illegible] | | 1 076 | 35,5 | | [illegible] | 1,3 | | 1 0,58 | | | | |
| T | [illegible] | [illegible] | 0,7 | 3 | 17 | [illegible] | 4 | 38 | [illegible] | 4 | | | | [illegible] | 2,3 | | [illegible] | 0,61 |
| V-F | | [illegible] | 99,2 | 1 | 3 078 | 99,2 | 1 | 3 420 | 114,0 | 1 | [illegible] | 114,0 | | 3 42[illegible] | 14,0 | 1 | 1 | 1 3,9 |
| Total Geral | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 540 | 17,4 | 38 | | 17,0 | 38 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | 18,2 |

Observações — Em virtude [illegible] situação [illegible] Agosto e Dezembro [illegible] trafegaram, no [illegible] de full [illegible] interrompido [illegible] vezes

## MOVIMENTO DOS TRENS DA LEOPOLDINA RAILWAY C.º, ENTRE AS ESTAÇÕES DE TRIAGEM E PORTO NOVO E VICE-VERSA, EM 1932

| MEZES | TRIAGEM A E. RIOS | | | E. RIOS A TRIAGEM | | | P. NOVO A E. RIOS | | | E. RIOS A P. NOVO | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Cargas | Mach. | Divs. | Cargas | Mach. | Divs. | Cargas | Mach. | Divs. | Cargas | Mach. | Divs. |
| Janeiro | 39 | — | 9 | 40 | 1 | — | 7 | — | — | 6 | — | — |
| Fevereiro | 16 | — | — | 15 | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Março | 24 | — | — | 24 | 1 | — | 7 | 1 | — | 7 | — | — |
| Abril | 31 | 1 | — | 28 | 1 | — | 4 | 1 | — | 4 | — | — |
| Maio | 26 | 1 | — | 25 | — | — | 1 | 1 | 1 | 1 | — | — |
| Junho | 24 | 1 | — | 24 | — | — | 2 | 1 | — | 2 | 1 | — |
| Julho | 25 | — | — | 24 | 1 | — | 4 | 1 | 1 | 3 | — | 1 |
| Agosto | 28 | 1 | — | 28 | 1 | — | 7 | 1 | — | 5 | — | — |
| Setembro | 29 | 1 | — | 31 | 2 | — | 3 | — | — | 3 | — | — |
| Outubro | 36 | — | — | 35 | 1 | — | 7 | 1 | — | 6 | — | — |
| Novembro | 25 | 1 | — | 25 | — | — | 3 | 1 | — | 2 | — | — |
| Dezembro | 29 | — | — | 29 | — | — | 4 | — | — | 3 | — | — |
| | 332 | 6 | 9 | 338 | 8 | — | 49 | 8 | 2 | 42 | 1 | 1 |

Trens de carga..... 761

Machinas..... 23

Diversos..... 12 796

alh
all
onh
pas
nçó
pas
pas
ent
pas
pas
rap
rtir
deh
ber
alh
nne

ave
nçé
ber

o
do

1728

## QUADRO DEMONSTRATIVO DOS SERVIÇOS PRESTADOS PELA LAVANDARIA DURANTE O ANNO DE 1932

| | Janeiro | Fevereiro | Março | Abril | Maio | Junho | Julho | Agosto | Setembro | Outubro | Novembro | Dezembro | Total geral |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Toalhas de rosto | 10 084 | 9 877 | 10 626 | 9 362 | 9 099 | [illegible] | 5 676 | 3 548 | 3 646 | 7 247 | 9 871 | 10 215 | 98 612 |
| Toalhas de carro | 7 716 | 7 626 | 8 335 | 7 707 | 7 738 | 7 415 | 5 680 | 1 317 | 3 214 | 6 276 | 7 199 | 8 128 | 81 891 |
| Fronhas | 14 148 | 13 719 | 13 946 | 12 371 | 12 178 | 12 731 | 6 571 | 3 211 | 1 317 | 7 651 | 13 177 | 14 576 | 128 890 |
| Capas de carro | 2 337 | 2 372 | 2 901 | [illegible] | 2 031 | 2 340 | 1 670 | 827 | 1 008 | 1 867 | 830 | 1 204 | 22 026 |
| Lençóes | 18 947 | 18 170 | 19 095 | [illegible] | 16 060 | 16 987 | 9 042 | 1 280 | 4 570 | 11 283 | 19 646 | 19 062 | 174 087 |
| Capas de colchões | 132 | 72 | 90 | 60 | 81 | 70 | 21 | 25 | 11 | 52 | [illegible] | 72 | 816 |
| Capas de travesseiros | 264 | 144 | 181 | 120 | [illegible] | 111 | 21 | 25 | 65 | 88 | 169 | 111 | 1 191 |
| Aventaes | 5 | — | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | | 2 | | | | 16 |
| Capas de poltronas | 3 | 31 | 13 | | | — | 2 | 31 | 31 | 51 | 41 | 46 | 312 |
| Capas de ambulancia | 1 | | | | | | — | | | | | | 1 |
| Carapuças de medico | — | — | 2 | 1 | 1 | 2 | 1 | | 1 | | | | 8 |
| Cortinas | 38 | 50 | 20 | 20 | 1 | — | | — | — | — | 12 | 11 | 158 |
| Colchas | — | | — | 6 | | | | — | | — | | | 6 |
| Cobertores | 52 | 23 | 30 | 15 | 42 | 29 | 12 | 50 | 38 | 140 | 81 | 110 | 651 |
| Toalhas de banho | — | | | | | 6 | | | | | | | 6 |
| Pannos para limpeza | — | — | 196 | 200 | 71 | | | | | — | — | | 467 |
| **REFORMAS** | | | | | | | | | | | | | |
| Travesseiros | — | 32 | 104 | [illegible] | 80 | — | | | 250 | 160 | — | | 676 |
| Lençóes | — | — | | — | — | | 500 | — | | | — | — | 500 |
| [illegible] | — | — | | — | — | | | 200 | — | — | | | 200 |

## QUADRO DEMONSTRATIVO DA RECEITA E DESPESA DA LAVANDARIA DURANTE O ANNO DE 1932

| MEZES | DESPESA | | | RECEITA | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Material | Pessoal | Total da Despesa | Global | Saldo | Deficit | Saldo Liquido |
| Janeiro..... | 716$086 | 4:670$553 | 5:386$639 | 7:938$950 | 2:552$311 | ..... | |
| Fevereiro..... | 688$190 | 4:369$227 | 5:057$417 | 8:410$400 | 3:352$983 | ..... | |
| Março..... | 1:018$690 | 4:670$553 | 5:689$243 | 8:317$350 | 2:628$107 | ..... | |
| Abril..... | 936$490 | 4:519$890 | 5:456$380 | 7:419$650 | 1:963$270 | ..... | |
| Maio..... | 1:149$420 | 4:670$553 | 5:819$973 | 6:974$100 | 1:154$127 | ..... | |
| Junho..... | 1:135$990 | 4:519$890 | 5:655$880 | 6:956$650 | 1:300$770 | ..... | |
| Julho..... | 645$444 | 4:670$553 | 5:315$997 | 4:604$800 | ..... | 711$197 | |
| Agosto..... | 637$990 | 4:670$553 | 5:308$543 | 3:485$750 | ..... | 1:822$793 | |
| Setembro..... | 752$394 | 4:519$890 | 5:272$284 | 3:124$850 | ..... | 2:147$434 | |
| Outubro..... | 1:108$990 | 4:670$553 | 5:779$543 | 5:465$550 | ..... | 313$993 | |
| Novembro..... | 1:108$990 | 4:519$890 | 5:628$880 | 6:997$500 | 1:368$620 | ..... | |
| Dezembro..... | 1:108$990 | 4:670$553 | 5:779$543 | 7:468$500 | 1:688$957 | ..... | |
| TOTAL..... | 11:007$664 | 55:142$658 | 66:150$322 | 77:164$050 | 16:009$145 | 4:995$417 | 11:013$728 |

RECEITA..... 77:164$050

DESPESA..... 66:150$322

SALDO LIQUIDO..... 11:013$728

AÇÕES DURANTE O ANNO DE 1932

| MEZES | SERVIÇO DO GOVERNO | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | TRANSMITTIDOS | | | RECEBIDOS | |
| | Telegrammas | Palavras | Renda | Telegrammas | Palavras |
| Janeiro | 257 | 5.130 | 513$000 | 326 | 6.660 |
| Fevereiro | 286 | 5.930 | 593$000 | 478 | 16.024 |
| Março | 336 | 5.620 | 562$000 | 310 | 8.798 |
| Abril | 264 | 4.019 | 401$900 | 311 | 7.289 |
| Maio | 334 | 5.022 | 502$200 | 393 | 8.959 |
| Junho | 303 | 4.519 | 451$900 | 261 | 5.744 |
| Julho | 296 | 4.060 | 406$000 | 346 | 8.236 |
| Agosto | 333 | 4.386 | 438$600 | 348 | 8.394 |
| Setembro | 394 | 4.789 | 478$900 | 338 | 6.909 |
| Outubro | 317 | 5.820 | 582$000 | 316 | 7.852 |
| Novembro | 447 | 8.087 | 808$700 | 319 | 7.630 |
| Dezembro | 500 | 6.805 | 680$500 | 344 | 7.716 |
| SOMMA | 4.067 | 64.187 | 6:418$700 | 4.090 | 101.941 |

QUADRO DEMIDOS PELA ESTRADA, DURANTE O ANNO DE 1932

| ESTADOS | SERVIÇO DO GOVERNO | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | TRANSMITTIDOS | | | RECEBIDOS | |
| | Telegrammas | Palavras | Renda | Telegrammas | Palavras |
| Districto Federal | 60 | 327 | 32$700 | 96 | 4.016 |
| Est. do Rio de Janeiro | 3.158 | 46.760 | 4:676$000 | 3.106 | 70.670 |
| Estado de S. Paulo | 357 | 10.972 | 1:097$200 | 458 | 8.078 |
| Est. de Minas Geraes | 492 | 6.128 | 612$800 | 430 | 19.177 |
| TOTAES | 4.067 | 64.187 | 6:418$700 | 4.090 | 101.941 |

## QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE TELEGRAMMAS TRANSMITTIDOS E RECEBIDOS NAS DIVERSAS ESTAÇÕES DURANTE O ANNO DE 1932

| MEZES | SERVIÇO DA ESTRADA | | | | | SERVIÇO PARTICULAR | | | | | SERVIÇO DO GOVERNO | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | TRANSMITTIDOS | | | RECEBIDOS | | TRANSMITTIDOS | | | RECEBIDOS | | TRANSMITTIDOS | | | RECEBIDOS | |
| | Telegrammas | Palavras | Renda | Telegrammas | Palavras | Telegrammas | Palavras | Renda | Telegrammas | Palavras | Telegrammas | Palavras | Renda | Telegrammas | Palavras |
| Janeiro | 76 520 | 2 308 500 | 230:856$000 | 130 310 | 3 024 920 | 1 656 | 20 630 | 8:745$500 | 1 787 | 22 746 | [illegible] | 5 130 | 513$000 | 326 | 6 060 |
| Fevereiro | 69 100 | 2 059 658 | 205:965$800 | 119 400 | 3 070 940 | [illegible] | 22 182 | 8:890$070 | 1 959 | 22 771 | 296 | 5 930 | 593$000 | 178 | 16 021 |
| Março | 84 200 | 3 016 268 | 301:626$800 | 137 520 | 3 573 780 | 1 850 | 27 394 | 6:323$900 | 2 399 | 18 388 | 336 | 5 620 | 562$000 | 310 | 8 798 |
| Abril | 93 031 | 2 804 390 | 280 439$000 | 131 650 | 3 482 220 | 2 420 | 34 406 | 7:853$210 | 2 656 | 26 722 | 264 | 4 019 | 401$000 | 311 | 7 289 |
| Maio | 95 340 | 2 463 418 | 246:341$800 | 147 722 | 4 118 820 | 2 212 | 31 820 | 7:750$020 | 2 759 | 36 980 | 334 | 5 022 | 502$200 | 393 | 8 959 |
| Junho | 76 890 | 2 625 760 | 262:576$000 | 118 975 | 3 314 729 | 2 724 | 31 782 | 6:607$400 | 2 600 | 28 726 | 303 | 4 510 | 451$000 | 261 | 5 744 |
| Julho | 56 541 | 2 697 014 | 269:701$400 | 93 470 | 2 610 550 | 2 298 | 37 076 | 6:589$000 | 2 819 | 34 018 | 296 | 4 060 | 406$000 | 346 | 8 236 |
| Agosto | 55 509 | 2 272 860 | 227:286$000 | 104 202 | 2 564 580 | 2 470 | 33 098 | 5:559$320 | 3 463 | 41 581 | 343 | 4 386 | 438$600 | 348 | 8 394 |
| Setembro | 54 580 | 1 522 320 | 152:232$000 | 88 951 | 2 705 122 | 2 358 | 36 011 | 7:701$200 | 2 770 | 24 126 | 391 | 4 789 | 478$900 | 338 | 6 909 |
| Outubro | 54 263 | 978 610 | 97:861$000 | 90 820 | 3 910 739 | 2 690 | 41 303 | 7:435$000 | 2 702 | 30 111 | 317 | 5 820 | 582$000 | 316 | 7 852 |
| Novembro | 65 720 | 2 172 420 | 217:242$000 | 134 880 | 3 710 290 | 1 908 | 26 238 | 6:065$000 | 2 962 | 39 560 | 417 | 8 087 | 808$700 | 319 | 7 630 |
| Dezembro | 64 116 | 1 810 028 | 181:002$800 | 126 720 | 3 310 990 | 2 493 | 26 662 | 5:582$200 | 3 111 | 37 870 | 500 | 6 805 | 680$500 | 341 | 7 716 |
| SOMMA | 845 813 | 26 731 306 | 2 673:130$600 | 1 424 320 | 39 730 681 | 26 176 | 367 132 | 85:086$550 | 31 717 | 363 638 | 4 067 | 61 187 | 6:118$700 | 4 090 | 101 941 |

## QUADRO DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DE TELEGRAMMAS TRANSMITTIDOS E RECEBIDOS, PELOS ESTADOS DA UNIÃO, SERVIDOS PELA ESTRADA, DURANTE O ANNO DE 1932

| ESTADOS | SERVIÇO DA ESTRADA | | | | | SERVIÇO PARTICULAR | | | | | SERVIÇO DO GOVERNO | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | TRANSMITTIDOS | | | RECEBIDOS | | TRANSMITTIDOS | | | RECEBIDOS | | TRANSMITTIDOS | | | RECEBIDOS | |
| | Telegrammas | Palavras | Renda | Telegrammas | Palavras | Telegrammas | Palavras | Renda | Telegrammas | Palavras | Telegrammas | Palavras | Renda | Telegrammas | Palavras |
| Districto Federal | 191 515 | 7 [illegible] | 706:018$000 | 334 312 | 8 833 461 | 1 434 | 12 278 | 10:852$000 | 1 983 | 20 022 | 60 | 327 | 32$700 | [illegible] | 1 046 |
| Estado do Rio de Janeiro | 224 947 | 6 143 316 | 614:351$600 | 327 730 | 9 501 200 | 7 146 | 87 993 | 14:280$600 | 10 837 | 80 571 | 3 158 | 46 760 | 4:676$000 | 3 106 | 70 670 |
| Estado de S. Paulo | 83 011 | [illegible] | [illegible] | 119 741 | 1 524 380 | 1 647 | 13 284 | 22:286$000 | 3 178 | 57 855 | 357 | 10 972 | 1:097$200 | 458 | 8 078 |
| Estado de Minas Geraes | 136 430 | [illegible] | [illegible] | 643 537 | 10 868 [illegible] | 16 249 | 223 577 | 37:667$050 | [illegible] 721 | 205 190 | 192 | 6 128 | 612$800 | 430 | 19 177 |
| TOTAES | 845 813 | 26 731 306 | [illegible] | 1 424 320 | 39 730 681 | 26 176 | 367 132 | 85:086$550 | 31 717 | 363 638 | 4 067 | 61 187 | 6:118$700 | 4 090 | 101 941 |

## MOVIMENTO DE MENSAGENS RECEBIDAS E TRANSMITTIDAS PELO RADIO DURANTE O ANNO DE 1932

| MEZES | SERVIÇO DA ESTRADA | | | | | SERVIÇO PARTICULAR | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | TRANSMITTIDOS | | | RECEBIDOS | | TRANSMITTIDOS | | | RECEBIDOS | |
| | Mensagens | Palavras | Renda | Mensagens | Palavras | Mensagens | Palavras | Renda | Mensagens | Palavras |
| Janeiro | 5.863 | 193.116 | 19:311$600 | 7.479 | 211.078 | 58 | 932 | 190$400 | 39 | 681 |
| Fevereiro | 2.199 | 86.366 | 8:636$600 | 2.840 | 89.232 | 5 | 120 | 32$600 | 8 | 142 |
| Março | 2.094 | 83.210 | 8:321$000 | 2.551 | 103.626 | 9 | 146 | 37$700 | 13 | 438 |
| Abril | 2.156 | 80.201 | 8:020$100 | 3.429 | 72.535 | 12 | 175 | 47$200 | 13 | 185 |
| Maio | 2.001 | 80.626 | 8:062$600 | 2.207 | 72.456 | 5 | 88 | 37$800 | 5 | 65 |
| Junho | 2.078 | 71.821 | 7:182$100 | 2.169 | 63.907 | 11 | 209 | 68$900 | 11 | 276 |
| Julho | 1.172 | 45.988 | 4:598$800 | 1.348 | 45.122 | 3 | 56 | 21$500 | 1 | 14 |
| Agosto | 1.159 | 46.491 | 4:649$100 | 1.392 | 47.717 | 5 | 76 | 14$600 | 17 | 111 |
| Setembro | 1.237 | 48.319 | 4:831$900 | 1.498 | 53.624 | 5 | 152 | 37$400 | 12 | 294 |
| Outubro | 2.703 | 103.846 | 10:384$600 | 2.878 | 109.659 | 11 | 216 | 51$100 | 36 | 828 |
| Novembro | 2.019 | 77.577 | 7:757$700 | 2.372 | 84.268 | 6 | 125 | 40$800 | 19 | 351 |
| Dezembro | 2.407 | 92.886 | 9:288$600 | 2.986 | 106.172 | 7 | 177 | 36$000 | 19 | 435 |
| Totaes | 27.088 | 1.010.447 | 101:044$700 | 33.149 | 1.059.396 | 137 | 2.472 | 616$000 | 193 | 3.820 |

## TOTAES PELAS ESTAÇÕES DE RADIO, POR ESTADOS DA UNIÃO

| | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Districto Federal | 7.690 | 279.120 | 27:912$000 | 15.039 | 415.785 | 7 | 94 | 88$400 | 121 | 2.925 |
| S. Paulo | 5.161 | 221.685 | 22:168$500 | 2.524 | 105.331 | — | — | — | — | — |
| Minas Geraes | 14.237 | 509.642 | 50:964$200 | 15.586 | 538.280 | 130 | 2.378 | 527$600 | 72 | 895 |
| Total | 27.088 | 1.010.447 | 101:044$700 | 33.149 | 1.059.396 | 137 | 2.472 | 616$000 | 193 | 3.820 |

## QUADRO DEMONSTRATIVO DA QUANTIDADE DE RELOGIOS EXISTENTES NOS DIVERSOS DEPARTANEMTOS DESTA ESTRADA, EM 31-XII-1952

| INSPECTORIAS | RELOGIOS | | | | | | | | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Electricos | Portuguezes | Allemães | Inglezes | Americanos | Suissos | Torres | Ponto | |
| 1.ª | 38 | 4 | 54 | 40 | 86 | 5 | 3 | 22 | 252 |
| 2.ª | — | 3 | 6 | 32 | 33 | 2 | 1 | — | 77 |
| 3.ª | 16 | 1 | 5 | 23 | 34 | — | 2 | 1 | 82 |
| 4.ª | 6 | — | 9 | 15 | 43 | — | 1 | 3 | 77 |
| 5.ª | — | 1 | 28 | 5 | 42 | — | 2 | 4 | 82 |
| 6.ª | — | — | 2 | 1 | 26 | — | — | 1 | 30 |
| 7.ª | 6 | — | 11 | — | 27 | — | — | 1 | 45 |
| 8.ª | — | — | 15 | — | 45 | — | — | — | 60 |
| 9.ª | — | 1 | 19 | 8 | 36 | — | 1 | — | 65 |
| | 66 | 10 | 149 | 124 | 372 | 7 | 10 | 32 | 770 |

## RELAÇÃO DOS CARROS ILLUMINADOS A GAZ

| BITOLA LARGA | | | BITOLA ESTREITA | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Série | Quantidade | Observações | Série | Quantidade | Observações |
| Série A | 5 | | Série A | 10 | |
| » B | 176 | | » B | 77 | |
| » D | 232 | | » D | 83 | |
| » E | 1 | | » E | 1 | |
| » F | 30 | | » F | 20 | |
| » G | 5 | | » G | 2 | |
| » P | 5 | | » P | 5 | |
| » R | 21 | | » S | 1 | |
| » X | 4 | | » N | 3 | |
| » Z | 1 | | » BD | 16 | |
| » BD | 29 | | » RT | 3 | |
| | | | » B (Buffet) | 3 | |
| | 521 | | | 233 | |

## QUADRO DEMONSTRATIVO DA PRODUCÇÃO E DISTRIBUIÇÃO DE GAZ NA UZINA DE SÃO DIOGO, DURANTE O ANNO DE 1932

| MEZES | MATERIAL EMPREGADO | | | DISTRIBUIÇÃO DE GAZ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Producção. | Oleo | Carvão | Carros | Atmos-pheras | Locomo-tivas | Atmos-pheras | Trans-portes | Atmos-pheras |
| Janeiro..... | 20.755 | 53.952 | 163.850 | 12.396 | 26.996 | 124 | 373 | 35 | 406 |
| Fevereiro..... | 20.066 | 50.688 | 97.150 | 11.616 | 25.276 | 116 | 350 | 27 | 295 |
| Março..... | 19.617 | 53.376 | 103.850 | 12.399 | 27.000 | 124 | 372 | 28 | 323 |
| Abril..... | 19.768 | 51.984 | 100.500 | 11.947 | 26.077 | 120 | 354 | 28 | 325 |
| Maio..... | 22.581 | 54.616 | 103.850 | 12.377 | 26.926 | 124 | 361 | 29 | 335 |
| Junho..... | 20.824 | 52.800 | 100.500 | 11.941 | 26.072 | 120 | 341 | 32 | 376 |
| Julho..... | 19.732 | 53.616 | 103.850 | 12.310 | 26.911 | 124 | 366 | 26 | 285 |
| Agosto..... | 18.578 | 53.136 | 103.850 | 12.304 | 26.905 | 124 | 362 | 19 | 213 |
| Setembro..... | 17.300 | 51.072 | 100.500 | 11.902 | 26.031 | 120 | 348 | 31 | 387 |
| Outubro..... | 17.746 | 52.272 | 103.850 | 12.246 | 26.847 | 124 | 357 | 19 | 206 |
| Novembro..... | 17.876 | 51.408 | 100.500 | 11.870 | 26.000 | 120 | 345 | 28 | 346 |
| Dezembro..... | 19.028 | 53.616 | 103.850 | 12.279 | 26.880 | 124 | 353 | 32 | 381 |
| Totaes..... | 233.873 | 632.736 | 1.286.100 | 145.587 | 317.921 | 1.464 | 4.282 | 334 | 3.878 |

## INSPECTORIA DE RECLAMAÇÕES

Foram apresentadas, em 1932, 334 reclamações, por extravios, faltas e avarias, na importancia de 354:675$858.

Em 1931, esse numero foi de 450 reclamações, na importancia de 230:247$310.

Passaram do anno de 1931, 315 reclamações, que, sommadas com as 334 apresentadas em 1932, dão um resultado de 649, no valor de 611:336$295.

Tendo sido liquidadas, pela Central, durante o anno de 1932, 247 reclamações, na importancia de 162:489$119 e pelas Companhias em trafego mutuo 25, na importancia de 11:175$850, ficaram em processo, nesta Estrada, em 31 de dezembro de 1932, 333 reclamações no valor de 374:310$931, e, naquellas Companhias, 44, na importancia de 52:809$346.

O movimento de papeis foi o seguinte:

| | |
|---|---|
| Processos diversos | 12.190 |
| IT-10 | 17.554 |
| Officios expedidos | 2.574 |
| Memoranda expedidos | 722 |
| Telegrammas expedidos | 530 |
| Pareceres emittidos | 181 |

INDEMNIZAÇÕES PAGAS:

| | |
|---|---|
| Por conta do pessoal do Trafego | 5:781$280 |
| Por conta do pessoal da 1ª Sub-chefia | 949$505 |
| Por conta da Estrada | 80:846$069 |
| Total | 87:576$854 |

## MAPPA DEMONSTRATIVO DE ENTRADAS E SAHIDAS DE RECLAMAÇÕES, DURANTE O ANNO DE 1932

| | | |
|---|---|---|
| Passaram do anno de 1931 | 315 | 256:650$437 |
| Entraram durante o anno de 1932: | | |
| Por extravio | 175 | 233:826$349 |
| Por faltas | 41 | 36:021$554 |
| Por avarias | 118 | 84:827$955 |
| | 334 | 354:675$858 |
| Foram liquidadas: | | |
| Integralmente | 99 | 64:666$133 |
| Com reducções | 40 | 22:910$721 |
| Indeferidas | 42 | 27:329$070 |
| Archivadas | 66 | 47:583$195 |
| | 247 | 162:489$119 |
| Importancia das reducções | | 10:551$049 |
| Remettidas ás Companhias de T. Mutuo | 44 | 52:809$346 |
| Total | 291 | 225:849$514 |

RESUMO:

| | | |
|---|---|---|
| Passaram do anno de 1931 | 315 | 256:650$437 |
| Entraram do anno de 1932 | 334 | 354:675$858 |
| Total | 649 | 611:336$295 |
| Liquidadas inclusive as remettidas ás Companhias | 316 | 237:025$364 |
| Ficam em processo nesta Estrada | 333 | 374:310$931 |
| Reclamações pagas por conta das Companhias de T. Mutuo, durante o anno de 1932 | 25 | 11:175$850 |

MAPPA DAS RECLAM
ENTRARAM E

| | | | |
|---|---|---|---|
| 294..... | 204$000 | 891..... | 100$000 |
| 3..... | 429$000 | 2..... | 5:912$000 |

Total: 74 reclamações na importancia de 52:207$526.

**NOTA:** — As reclamações acima indicadas são provenientes de requisições Militares.

## MAPPA DAS RECLAMAÇÕES RESOLVIDAS EM 1932, COM DISCRIMINAÇÃO DAS QUE ENTRARAM E FORAM RESOLVIDAS NOS ANNOS ANTERIORES A 1930, NESSE MESMO ANNO E EM 1931

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Reclamações vindas de annos anteriores a 1930 | | | | 43 | 69:420$722 |
| Voltaram a processo, por motivo de recursos | | | | — | |
| | | | | 43 | 69:420$722 |
| Reclamações liquidadas em 1932, de irregularidades anteriores a 1930 | | | | 27 | 45:037$222 |
| Ficam em processo: | | | | | |
| Nesta Estrada | 10 | 15:976$500 | | | |
| Nas Companhias de T. Mutuo | 6 | 8:407$000 | | 16 | 24:383$500 |
| | 16 | 24:383$500 | Total | 43 | 69:420$722 |
| Importancia das reducções das reclamações anteriores a 1930 | | | | | 365$304 |
| Reclamações vindas de irregularidades do anno de 1930 | | | | 156 | 121:945$880 |
| Entradas em virtude de irregularidades em despachos de 1930 | | | | 15 | 11:594$600 |
| | | | Total | 171 | 133:540$480 |
| Foram liquidadas de despachos de 1930 em 1932 | | | | 30 | 23:163$820 |
| Ficam em processo de irregularidades em despachos de 1930: | | | | | |
| Nesta Estrada | 133 | 103:740$330 | | | |
| Nas Companhias de T. Mutuo | 8 | 6:636$330 | | 141 | 110:376$660 |
| | 141 | 110:376$660 | Total | 171 | 133:540$480 |
| Importancia das reducções das reclamações de 1930 | | | | | 66:768$408 |
| Reclamações vindas de irregularidades em despachos de 1931 | | | | 121 | 85:272$158 |
| Entradas em virtude de irregularidades em despachos de 1931 | | | | 98 | 45:649$907 |
| | | | Total | 219 | 130:922$065 |
| Foram liquidadas de despachos de 1931 em 1932 | | | | 145 | 67:157$806 |
| Ficam em processo de irregularidades em despachos de 1931: | | | | | |
| Nesta Estrada | 60 | 45:407$743 | | | |
| Nas Companhias de T. Mutuo | 14 | 18:356$516 | | 74 | 63:764$259 |
| | 74 | 63:764$259 | Total | 219 | 130:922$065 |
| Importancia das reducções das reclamações de 1931 | | | | | 787$919 |
| Reclamações apresentadas em virtude de irregularidades em despachos de 1932 | | | | 216 | 277:458$028 |
| Reclamações de 1932 liquidadas neste anno | | | | 70 | 38:307$121 |
| Ficam em processo: | | | | | |
| Nesta Estrada | 130 | 219:736$407 | | | |
| Nas Estradas de T. Mutuo | 16 | 19:422$500 | | 146 | 239:158$907 |
| | 146 | 239:158$907 | Total | 216 | 277:458$028 |
| Importancia das reducções das reclamações de 1932 | | | | | 2:721$418 |

### RESUMO:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Reclamações de annos anteriores ao anno de 1930 | | | | 43 | 69:420$722 |
| Vindas de irregularidades em despachos de 1930 | | | | 156 | 121:945$880 |
| Entradas em virtude de irregularidades em despachos de 1930 | | | | 15 | 11:594$600 |
| Vindas de irregularidades de despachos de 1931 | | | | 121 | 85:272$158 |
| Entradas em virtude de irregularidades em despachos de 1931 | | | | 98 | 45:649$907 |
| Entradas em virtude de irregularidades em despachos de 1932 | | | | 216 | 277:458$028 |
| | | | Total | 649 | 611:330$295 |
| Ficam em processo anteriores a 1930 | | | | 10 | 15:976$500 |
| Ficam em processo do anno de 1930 | | | | 133 | 103:740$330 |
| Ficam em processo do anno de 1931 | | | | 60 | 45:407$743 |
| Ficam em processo do anno de 1932 | | | | 130 | 219:736$407 |
| | | | Total | 333 | 384:860$980 |
| Nesta Estrada | | 333 | 384:860$980 | | |
| Nas Companhias de T. Mutuo | | 44 | 52:809$346 | | |
| Total | | 377 | 437:670$326 | | |
| Foram liquidadas de annos anteriores a 1930 | | | | 27 | 45:037$222 |
| Foram liquidadas de despachos de 1930 | | | | 30 | 23:163$820 |
| Foram liquidadas de despachos de 1931 | | | | 145 | 67:157$806 |
| Foram liquidadas de despachos de 1932 | | | | 70 | 38:307$121 |
| | | | Total | 272 | 173:665$969 |
| Importancia das reducções das reclamações anteriores a 1930 | | | | | 365$304 |
| Importancia das reducções das reclamações do anno de 1930 | | | | | 66:768$408 |
| Importancia das reducções das reclamações do anno de 1931 | | | | | 787$919 |
| Importancia das reducções das reclamações do anno de 1932 | | | | | 2:721$418 |
| | | | Total | | 10:551$049 |

## MAPPA DAS RECLAMAÇÕES DO PERIODO REVOLUCIONARIO, RECEBIDAS EM 1931

### JANEIRO

| | |
|---|---|
| 203 | 825$000 |
| 204 | 1:254$293 |
| 205 | 3:300$000 |
| 206 | 224$500 |
| 207 | 440$400 |
| 210 | 3:135$600 |
| 216 | 1:100$000 |
| 217 | 353$333 |
| 218 | 910$000 |
| 222 | 780$000 |
| 223 | 540$000 |
| 224 | 687$900 |
| 225 | 280$000 |
| 227 | 50$000 |
| 228 | 34$000 |
| 229 | 250$000 |
| 232 | 149$600 |
| 234 | 127$600 |
| 235 | 270$000 |
| 238 | 270$000 |
| 239 | 757$000 |
| 240 | 600$000 |
| 241 | 621$800 |
| 244 | 122$800 |
| 256 | 545$300 |
| 257 | 47$000 |
| 26 | 17:676$126 |

### FEVEREIRO

| | |
|---|---|
| 261 | 182$400 |
| 267 | 1:006$700 |
| 269 | 810$000 |
| 271 | 68$000 |
| 272 | 236$000 |
| 277 | 200$000 |
| 278 | 22$000 |
| 281 | 630$000 |
| 283 | 333$000 |
| 288 | 600$000 |
| 290 | 126$200 |
| 291 | 289$000 |
| 12 | 4:503$300 |

### MARÇO

| | |
|---|---|
| 292 | 124$000 |
| 293 | 41$000 |
| 294 | 264$000 |
| 3 | 429$000 |
| 295 | 178$000 |
| 296 | 215$000 |
| 297 | 78$000 |
| 298 | 888$000 |
| 300 | 1:596$000 |
| 301 | 522$500 |
| 303 | 608$000 |
| 305 | 400$000 |
| 310 | 176$000 |
| 311 | 100$000 |
| 313 | 677$000 |
| 314 | 630$000 |
| 315 | 40$000 |
| 316 | 68$000 |
| 324 | 494$000 |
| 327 | 176$000 |
| 331 | 1:806$000 |
| 17 | 8:652$500 |

### ABRIL

| | |
|---|---|
| 334 | 132$000 |
| 336 | 74$800 |
| 339 | 83$000 |
| 341 | 10:014$700 |
| 4 | 10:304$500 |

### MAIO

| | |
|---|---|
| 346 | 71$000 |
| 350 | 253$000 |
| 352 | 210$000 |
| 353 | 216$000 |
| 354 | 63$000 |
| 357 | 73$100 |
| 358 | 2:569$000 |
| 360 | 825$000 |
| 8 | 4:280$100 |

### AGOSTO

| | |
|---|---|
| 382 | 250$000 |
| 384 | 200$000 |
| 2 | 450$000 |

### SETEMBRO

| | |
|---|---|
| 390 | 5:812$000 |
| 391 | 100$000 |
| 2 | 5:912$000 |

Total: 74 reclamações na importancia de 52:207$526.

**NOTA:** — As reclamações acima indicadas são provenientes de requisições Militares.

## MAPPA DAS RECLAMAÇÕES DO PERIODO REVOLUCIONARIO DE 1932

| | | | |
|---|---|---|---|
| 78 | 36:048$400 | 168 | 180$000 |
| 79 | 36:048$400 | 169 | 93$000 |
| 106 | 20:630$600 | 170 | 342$000 |
| 122 | 145$000 | 171 | 465$000 |
| 127 | 400$000 | 173 | 14:652$000 |
| 135 | 13:620$000 | 174 | 460$000 |
| 136 | 13:620$000 | 175 | 460$000 |
| 137 | 361$100 | 177 | 460$000 |
| 139 | 105$000 | 179 | 184$300 |
| 130 | 1:479$000 | 180 | 250$000 |
| 131 | 482$000 | 181 | 220$000 |
| 132 | 1:582$050 | 182 | 3:330$000 |
| 133 | 1:552$950 | 183 | 470$000 |
| 140 | 133$200 | 184 | 180$000 |
| 147 | 1:100$000 | 185 | 67$200 |
| 148 | 760$060 | 186 | 520$000 |
| 149 | 640$000 | 188 | 370$000 |
| 150 | 1:100$000 | 192 | 50$000 |
| 151 | 260$000 | 193 | 800$000 |
| 152 | 640$000 | 194 | 624$750 |
| 153 | 640$000 | 197 | 158$000 |
| 154 | 6:500$000 | 198 | 480$000 |
| 155 | 581$600 | 201 | 273$100 |
| 158 | 21$000 | 210 | 221$000 |
| 162 | 2:869$300 | 211 | 292$500 |
| 163 | 500$000 | 212 | 270$000 |
| 164 | 154$000 | 215 | 1:086$700 |
| 165 | 100$000 | — | — |
| 166 | 160$000 | 56 | 169:199$750 |

## MAPPA DEMONSTRATIVO DAS INDEMNIZAÇÕES PAGAS POR CONTA DESTA ESTRADA E DE SEU PESSOAL EM 1932

| Mezes | Pessoal do Trafego | | Pessoal do Movimento | | Por conta da Estrada | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Janeiro | 1 | 160$000 | 1 | 77$300 | 1 | 282$520 |
| Fevereiro | 5 | 249$950 | 4 | 203$420 | 3 | 1:482$636 |
| Março | 1 | 87$500 | 2 | 97$500 | 1 | 855$000 |
| Abril | — | — | — | — | 3 | 1:807$915 |
| Maio | — | — | — | — | 5 | 4:341$120 |
| Junho | 10 | 808$700 | 2 | 98$500 | 2 | 1:520$700 |
| Julho | 1 | 1:571$710 | — | — | 7 | 5:370$191 |
| Agosto | 2 | 334$100 | 1 | 200$000 | — | — |
| Setembro | 10 | 1:759$300 | 1 | 50$000 | 30 | 30:898$109 |
| Outubro | — | — | — | — | 13 | 9:243$195 |
| Novembro | 5 | 530$520 | 1 | 130$985 | 8 | 6:057$572 |
| Dezembro | 4 | 279$500 | 1 | 91$800 | 14 | 8:987$111 |
| Total | 39 | 5:781$280 | 13 | 949$505 | 87 | 80:846$069 |

## DESVIOS INAUGURADOS NO ANNO DE 1932

Foram inaugurados os 14 desvios abaixos :

| LOCAL | COMPRIMENTO | | ESPECIE | NOME DO CONCESSIONARIO |
|---|---|---|---|---|
| | Total | Util | | |
| Sabará | 217m,77 | 183m,77 | Morto | Estrada |
| Apparecida | 255m,00 | 172m,50 | — | Estrada |
| Rodrigo Silva | 211m,oo | 130m,55 | Activo | Estrada |
| Horto Florestal | 305m,15 | — | Morto | Estrada |
| Horto Florestal | — | 250m,00 | Morto | Estrada |
| Bangu' | 492m,00 | 394m,00 | Activo | Estrada |
| Kil. 280.289 | 130m,00 | 108m,00 | Morto | Standard Oil Company |
| Kil. 492 | 645m,00 | 606m,00 | — | A. Thun & Cia. Ltd. |
| Kil. 492 | 305m,00 | 207m,00 | — | A. Thun & Cia. Ltd. |
| Senador Vasconcellos | 157m,00 | 117m,00 | Morto | Banco Economico Nacional |
| Helyopolis | 329m,00 | 300m,00 | — | Estrada |
| Kil. 9.172 (L. Auxiliar) | 227m,o0 | 200m,00 | — | Estrada |
| Nova Iguassu' | 451m,40 | 399m,40 | — | (Desvio "Moura Sá") |
| Pedro Leopoldo | 240m,25 | 139m,02 | Morto | Estrada |

Collisões.....

Descarrilamentos.....

Outros accidentes.....

Feridos devidos a.. { Co / Do / Ou

Fallecimentos devidos a

Grandes.....

Medios.....

Pequenos.....

Volumes 981.375 Volumes

## QUADRO DE ACCIDENTES

### MATERIAES

| | 1931 | 1932 |
|---|---|---|
| Collisões. | 101 | 77 |
| Descarrilamentos | 148 | 383 |
| Outros accidentes. | 1 | 47 |

### PESSOAES

| | | Empregados | | Passageiros | | Transeuntes | | Totaes | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1931 | 1932 | 1931 | 1932 | 1931 | 1932 | 1931 | 1932 |
| Feridos devidos a.. | Collisões. ..... | — | 3 | — | 1 | - - | 1 | — | 5 |
| | Descarrilamentos..... | — | 9 | — | 1 | — | 1 | — | 11 |
| | Outros motivos..... | 40 | 218 | 51 | 87 | — | 27 | 91 | 272 |
| Fallecimentos devidos a. | Collisões..... | | | 1 | 1 | – | - | 1 | 1 |
| | Descarrilamentos | 2 | 5 | — | 1 | - | - | 2 | 6 |
| | Outros motivos.. | 10 | 7 | 39 | 30 | — | 31 | 49 | 77 |

| | 1931 | 1932 |
|---|---|---|
| Grandes | 5 | 2 |
| Medios.. | 23 | 16 |
| Pequenos | 525 | 489 |

QUADRO DOS ANNOS DE 1931 E 1932

| | 1931 | 1932 |
|---|---|---|
| [illegible] | Volumes | 981.575 Volumes |

## QUADRO DOS ACCIDENTES PESSOAES E MATERIAES OCCORRIDOS DURANTE OS ANNOS DE 1931 E 1932

| | | | 1931 | 1932 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| COLLISÕES | Entre estações | Insufficiencia de signaes | 4 | 1 | | |
| | | Engano de chaves | | 6 | | |
| | | Engano de licenças | 1 | 2 | | |
| | | Engano do pessoal da machina | 3 | 7 | | |
| | | Diversos | 12 | 32 | | |
| | Nas estações | Engano de chaves | 6 | 7 | | |
| | | Engano de licenças | | | | |
| | | Engano do pessoal da machina | 28 | 3 | | |
| | | Insufficiencia de signaes | 1 | 2 | | |
| | | Diversos | 49 | 17 | 104 | 77 |
| DESCARRILAMENTOS | Trilho partido | | 17 | 16 | | |
| | Chaves ou cruzamentos defeituosos | | 8 | 2 | | |
| | Abertura de linha | | 3 | 12 | | |
| | Defeito na linha – Defeitos na ponte | Por agua | 3 | | | |
| | | Por fogo | | | | |
| | | Outros defeitos na ponte | | | | |
| | | Insufficiencia de signaes | | | | |
| | Linha em más condições | | | 7 | | |
| | Diversos | | 54 | 12 | | |
| | Defeito no material rodante | Rodas defeituosas | 28 | 4 | | |
| | | Eixos defeituosos | 10 | 6 | | |
| | | Trucks defeituosos | 21 | 4 | | |
| | | Engates defeituosos | 8 | 8 | | |
| | | Freios defeituosos | 16 | 3 | | |
| | | Diversos | 46 | 56 | | |
| | Negligencia na execução serviço | Falta de cuidado no manejo das chaves | 63 | 90 | | |
| | | Falta de cuidado no manejo das locomotivas | 28 | 49 | | |
| | | Falta de cuidado na reparação da linha | 1 | 20 | | |
| | Obstrucções imprevistas | Gado | 12 | 6 | | |
| | | Inundações | 9 | 1 | | |
| | | Obstrucções criminosas | 3 | 1 | | |
| | | Barreiras | 6 | 2 | | |
| | | Diversos | 15 | 6 | | |
| | Inexplicaveis | | 87 | 78 | 448 | 383 |
| OUTROS ACCIDENTES | Em locomotivas | Explosões | — | — | | |
| | | Outros accidentes em locomotivas | – | 5 | | |
| | | Diversos | – | | | |
| | Carros queimados durante o percurso | Fogo devido ás lampadas | - | - | | |
| | | Fogo devido ás locomotivas | 1 | | | |
| | | Fogo devido aos fogões | | 43 | | |
| | | Diversos motivos | | 2 | | |
| | | Outras causas | - | 2 | 1 | 47 |

| | 1931 | 1932 | | |
|---|---|---|---|---|
| Collisões | 104 | 77 | Trem-kilometro por 1 accidente | 23 001 |
| Descarrilamentos | 448 | 383 | Trem-kilometro por 1 accidente | 44 425 |
| Outros accidentes | 1 | 47 | Trem-kilometro por 1 accidente | 362 024 |

| | | Empregados | | Passageiros | | Transeuntes | | Total | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1931 | 1932 | 1931 | 1932 | 1931 | 1932 | 1931 | 1932 | | |
| ACCIDENTES PESSOAES | Feridos devidos a | Collisões | — | 3 | — | 1 | — | 1 | — | 5 | | |
| | | Descarrilamentos | - | 9 | - | 1 | — | 1 | — | 11 | | |
| | | Outros motivos | 40 | 218 | 51 | 37 | — | 27 | 91 | 272 | 91 | 288 |
| | Fallecimentos devidos a | Collisões | — | - | 1 | 1 | — | — | 1 | 1 | | |
| | | Descarrilamentos | 2 | 6 | - | 1 | — | . | 2 | 6 | | |
| | | Outros motivos | 10 | 7 | 39 | 30 | — | 31 | 49 | 77 | 52 | 84 |

TREM-KILOMETRO 17 015 135

| | 1931 | 1932 | | |
|---|---|---|---|---|
| Grandes | 5 | 2 | Trem-kilometro por 1 accidente | 8 507 567 |
| Medio | 23 | 16 | Trem-kilometro por 1 accidente | 1 063 445 |
| Pequenos | 525 | 489 | Trem-kilometro por 1 accidente | 34 795 |

## ESTATISTICA DE BANANAS

| ESTAÇÕES | TONELADAS 1931 | TONELADAS 1932 |
|---|---|---|
| Campo Grande | 1.585 | — |
| Itaguahy | 1.274 | 781 |
| Corôa Grande | 647 | 1.310 |
| Itacurussá | 636 | 836 |
| Ibicuhy | 210 | 336 |
| Mangaratiba | 6.386 | 8.041 |
| Carlos Sampaio | 52 | 31 |
| Belém | 296 | 152 |
| Paes Leme | 232 | 114 |
| Sertão | 338 | 244 |

## ESTATISTICA DE LARANJAS

| ESTAÇÕES | 1931 | Kilogrammos | 1932 | Kilogrammos |
|---|---|---|---|---|
| Nilopolis | 116.650 | » | 16.930 | » |
| Mesquita | 3.622.738 | » | 869.423 | » |
| Nova Iguassu' | 12.009.049 | » | 16.539.285 | » |
| Morro Agudo | 8.204.266 | » | 3.927.147 | » |
| Austin | 2.742.439 | » | 2.415.148 | » |
| Queimados | 146.405 | » | 15.499 | » |
| Andrade Araujo | 24.771 | » | 15.685 | » |
| Taubaté | 1.745.886 | » | 2.619.990 | » |
| Quiririm | 7.005 | » | 34.562 | » |
| Caçapava | 1.855.228 | » | 2.159.796 | » |
| Eugenio de Mello | 7.990 | » | 20.882 | » |
| Jacarehy | 725.317 | » | 719.046 | » |
| Bangu' | 1.641.000 | » | 492.078 | » |
| Campo Grande | 11.609.140 | » | 16.474.120 | » |
| Paciencia | 1.108.849 | » | 1.163.306 | » |
| Cabuçu' | 2.886.240 | » | 1.402.000 | » |
| Santissimo | — | | 442.984 | » |
| Senador Vasconcellos | — | | 2.493.806 | » |
| Inhoahyba | — | | 3.131.373 | » |
| Totaes | 48.452.973 | » | 54.953.060 | » |

### ACONDICIONAMENTO

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Caixas | 1.281.042 | | 974.763 | |
| Saccos | 2.211 | | 4.194 | |
| Cestos | 943 | | 2.205 | |
| Engradados | 707 | | — | |
| Jacás | 269 | | 213 | |
| Totaes | 1.285.172 | Volumes | 981.375 | Volumes |

# SERVIÇO DE MERCADORIAS DAS ESTAÇÕES DO RIO DE JANEIRO

| | 1931 | | 1932 | |
|---|---|---|---|---|
| **A) — MARITIMA** | | | | |
| **(Do interior)** | | | | |
| Café | 128.442.440 | kilos | 86.827.258 | kilos |
| Feijão | 9.936.390 | » | 13.299.780 | » |
| Milho | 1.572.460 | » | 13.373.560 | » |
| Minerio | 142.003.000 | » | 40.275.000 | » |
| Diversos | 508.004.068 | » | 144.425.738 | » |
| Totaes | 789.958.358 | » | 298.201.336 | » |
| **(Para o interior)** | | | | |
| Carvão da Estrada | 405.517.757 | » | 336.149.006 | » |
| Carvão de particulares | 8.829.660 | » | 6.270.000 | » |
| Mercadorias da Estrada | 13.420.143 | » | 88.802.448 | » |
| Mercadorias de particulares | 423.659.449 | » | 298.827.167 | » |
| Totaes | 851.427.009 | » | 730.048.621 | » |
| **B) — S. DIOGO** | | | | |
| **(Do interior)** | | | | |
| Encommendas | — | | 12.085.002 | » |
| Mercadorias diversas | 60.861.073 | » | 21.817.722 | » |
| Carne verde | 24.640.810 | » | 18.099.441 | » |
| Totaes | 85.501.883 | » | 52.002.165 | » |
| **(Para o interior)** | | | | |
| Mercadorias de pateo | — | | 39.527.811 | » |
| Mercadorias diversas | 19.995.921 | » | 285.331 | » |
| Encommendas | — | | 4.019.374 | » |
| Totaes | 19.995.921 | » | 43.832.516 | » |
| **C) — ALFREDO MAIA** | | | | |
| **(Do interior)** | | | | |
| Lenha | 2.484.000 | » | 2.632.500 | » |
| Mercadorias diversas | 11.977.113 | » | 9.783.586 | » |
| Materiaes de construcção | 49.243.000 | » | 61.850.700 | » |
| Totaes | 63.704.113 | » | 74.266.786 | » |
| **(Para o interior).** | | | | |
| Materiaes de construcção | 1.062.000 | » | 1.260.000 | » |
| Mercadorias diversas | 20.239.474 | » | 15.768.417 | » |
| Lenha | 40.000 | » | — | |
| Totaes | 21.341.474 | » | 17.028.417 | » |

NO DE 1932

| Mezes | Enc | | Carne verde | | Remettidas com descarga p. Parte | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quant. | | Quant. | Peso | Quant. | Peso |
| Janeiro | 7.32 | 318 | 374 | 1.450.600 | — | — |
| Fevereiro | 6.94 | 200 | 375 | 1.179.000 | — | — |
| Março | 7.64 | 089 | 451 | 1.452.097 | — | — |
| Abril | 8.61 | 460 | 413 | 1.766.530 | — | — |
| Maio | 7.61 | 780 | 442 | 1.911.600 | — | — |
| Junho | 9.11 | 520 | 453 | 1.947.980 | — | — |
| Julho | 8.32 | 980 | 565 | 1.876.900 | — | — |
| Agosto | 7.94 | 320 | 445 | 1.846.600 | — | — |
| Setembro | 6.39 | 600 | 391 | 1.779.190 | — | — |
| Outubro | 7.73 | 514 | 441 | 1.937.000 | — | — |
| Novembro | 9.63 | 524 | 413 | 1.087.300 | — | — |
| Dezembro | 9.41 | 506 | 434 | 864.644 | — | — |
| SOMMA | 97.22 | 811 | 5.197 | 18.099.441 | — | — |

## ESTATISTICA DE VOLUMES E PESOS RECEBIDOS E REMETTIDOS DURANTE O ANNO DE 1932

ESTAÇÃO DE SÃO DIOGO

| Mezes | RECEBIDAS DO INTERIOR | | | | REMETTIDAS PARA O INTERIOR | | | | Mercadorias de pateo | | Carne verde | | Remettidas com descarga p. Parte | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Encommendas | | Mercadorias | | Encommendas | | Mercadorias | | | | | | | |
| | Quant | Peso | Quant. | Peso | Quant | Peso | Quant. | Peso | Quant | Peso | Quant | Peso | Quant. | Peso |
| Janeiro. ..... | 7 325 | 948 630 | 28 283 | 1 887 540 | 10 823 | 276 891 | 1 960 | 12 968 | 76 818 | 5 035 318 | 374 | 1 450 000 | | |
| Fevereiro | 6 942 | 1 109 693 | 29 171 | 1 698 600 | 10 023 | 259 140 | 2 533 | 20 648 | 76 599 | 4 693 200 | 375 | 1 179 000 | | |
| Março. .. ..... | 7 641 | 1 124 114 | 37 453 | 1 964 160 | 10 931 | 265 815 | 1 643 | 11 996 | 92 150 | 3 673.089 | 450 | 1 452 097 | | |
| Abril | 8 612 | 1 181 484 | 33 412 | 1 796 033 | 9 547 | 221 714 | 3 004 | 23 455 | 66 344 | 2 994 460 | 414 | 1 766 530 | | |
| Maio. . . .. | 7 615 | 1 299 478 | 32 615 | 1 933 550 | 7 221 | 179 791 | 3.634 | 25 622 | 69 892 | 4.022 780 | 412 | 1 911 600 | | |
| Junho. | 9 110 | 1 059.607 | 32 [illegible] | 3 603 900 | 7 784 | 188 [illegible] | 6 914 | 39 064 | 76 580 | 7 765.520 | 474 | 1 947.980 | | |
| Julho... | 8.321 | 792.769 | 21 662 | 1 562 160 | 8 042 | 191 092 | 3.313 | 28 218 | 52 528 | 2 326 980 | 365 | 1 870 900 | | |
| Agosto | 7.940 | 1 052.805 | 30 815 | 1 104 527 | 7 000 | 155 785 | 1 944 | 13 530 | 57 792 | 2 648 320 | 445 | 1 846 600 | | |
| Setembro | 6 391 | 1 036 056 | 27 [illegible] | 1 569 514 | 8 127 | 329.585 | 2 419 | 20 555 | 53.606 | 3 384 600 | 391 | 1 779 190 | | |
| Outubro | 7 738 | 680 524 | 35 511 | 987 230 | 14 034 | 563 745 | 3 039 | 19 987 | 80 809 | 1 569 514 | 441 | 1 937 000 | | |
| Novembro ..... | 9.631 | 733 506 | 40 832 | 1 286 524 | 11 051 | 320 847 | 4 566 | 28 367 | 83 703 | 680 524 | 413 | 1 087 300 | | |
| Dezembro | 9.415 | 1 066 336 | 38.556 | 2 124 984 | 29 531 | 1 066 356 | 7 009 | 40 891 | 45 604 | 733 506 | 434 | 861 844 | | |
| SOMMA | 97 221 | 12 085 002 | 419 598 | 21 817 722 | 134 117 | 4 019 374 | 41 987 | 285 331 | 812 346 | 39 527 811 | 5 197 | 18 099 441 | | |

ORDO S. E. N.º 207, DE 4-2-933

| Mezes | | EXPEDIDAS PARA O EXTERIOR | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | MERCADORIAS | | CARVÃO | |
| | Vo | Particular | Estrada | Particular | Estrada |
| Janeiro | 39.980 | 29.254.590 | 6.881.131 | 505.000 | 57.681.090 |
| Fevereiro | 27.858 | 26.425.832 | 7.071.963 | 725.000 | 51.658.015 |
| Março | 41.781 | 27.314.158 | 6.800.139 | 550.000 | 2.243.235 |
| Abril | 58.459 | 25.377.469 | 6.875.607 | 440.000 | 3.844.960 |
| Maio | 63.659 | 22.693.203 | 7.083.699 | 490.000 | 24.087.245 |
| Junho | 66.794 | 25.743.227 | 6.423.567 | 480.000 | 67.045.379 |
| Julho | 49.183 | 16.767.810 | 5.414.426 | 630.000 | 10.143.027 |
| Agosto | 79.075 | 17.979.197 | 7.152.081 | 595.000 | 29.478.709 |
| Setembro | 28.973 | 19.470.112 | 7.829.203 | 235.000 | 16.446.975 |
| Outubro | 82.958 | 29.872.435 | 8.048.263 | 450.000 | 754.830 |
| Novembro | 76.014 | 27.626.604 | 8.200.320 | 520.000 | 35.477.216 |
| Dezembro | 62.564 | 30.557.630 | 8.022.049 | 650.000 | 37.258.325 |
| SOMMA | 2 27.258 | 298.827.167 | 88.802.448 | 6.270.000 | 336.149.006 |

MOVIMENTO DE CARGAS NA ESTAÇÃO MARITIMA, DURANTE O ANNO DE 1932, ORGANISADA DE ACCORDO S. E. N.º 207, DE 4-2-933

| Mezes | RECEBIDAS DO INTERIOR | | | | | | | | EXPEDIDAS PARA O EXTERIOR | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | DIVERSOS | | MINERIO | | MILHO | | FEIJÃO | | CAFE' | | MERCADORIAS | | CARVÃO | |
| | Volumes | Peso | Carros | Toneladas | Saccos | Peso | Saccos | Peso | Saccos | Peso | Particular | Estrada | Particular | Estrada |
| Janeiro | 289 744 | 16.483 963 | 186 | 8 415.000 | 725 | 42 500 | 9.388 | 563 280 | 201 333 | 12.089.980 | 29.254 590 | 6.881.131 | 505 000 | 57.681.090 |
| Fevereiro | 172 302 | 9 465 579 | 123 | 5 490 000 | 795 | 47 700 | 11.489 | 5 095 310 | 73 796 | 5.327.858 | 26 425.832 | 7 071 963 | 725 000 | 51.658.015 |
| Março | 175 566 | 9 623 252 | 121 | 5.355.000 | 302 | 18 120 | 9.156 | 548 360 | 73 856 | 4 410 781 | 27.314.158 | 6.800.139 | 550.000 | 2.243.235 |
| Abril | 162 760 | 4 558 315 | 148 | 6 660.000 | 13 185 | 721 100 | 8.955 | 537.300 | 68 735 | 4 158 159 | 25 477.469 | 6.875 607 | 410 000 | 3 844.960 |
| Maio | 184 073 | 9.643.653 | 115 | 5.175.000 | 29.703 | 1 782 180 | 18.558 | 1 113.480 | 82.044 | 4.963 659 | 22.603 203 | 7.083 699 | 490 000 | 24.087.245 |
| Junho | 140 543 | 7 417.969 | — | — | 30.359 | 1 822 140 | 23 841 | 1.430 460 | 43.078 | 2.606.794 | 25.743 227 | 6 123.567 | 480 000 | 67.045.379 |
| Julho | 98 009 | 5 585 710 | — | — | 16.427 | 985 620 | 16 699 | 1 001.940 | 32 218 | 1.919 183 | 16.767 810 | 5.414 426 | 630 000 | 10 143.027 |
| Agosto | 151.093 | 9.004.885 | 109 | 1 905.000 | 15 999 | 959.940 | 9 529 | 571.740 | 80 636 | 4 879 075 | 17.979 197 | 7.152.081 | 595.000 | 29.478.709 |
| Setembro | 253 619 | 13 849 380 | 23 | 1.035 000 | 27 199 | 1.631.940 | 20.031 | 1 001 860 | 15.198 | 9.328.973 | 19.170.112 | 7 829.203 | 235.000 | 16 446.975 |
| Outubro | 302 009 | 23 365 754 | 55 | 2 475 000 | 26 240 | 1 574.400 | 15 100 | 906 000 | 259 140 | 16.382 958 | 29 872.435 | 8 048 263 | 150 000 | 754.830 |
| Novembro | 379 567 | 22.004.201 | 17 | 765 000 | 14.104 | 1.640.240 | 3.596 | 215.340 | 219 440 | 13 276 014 | 27.626.604 | 8.200.320 | 520 000 | 35.477 216 |
| Dezembro | 242 643 | 13.423 087 | — | — | 59 128 | 2 147.680 | 1 912 | 114 680 | 124 720 | 7.462.564 | 30 557.630 | 8.022.049 | 650 000 | 37.258.325 |
| SOMMA | 2 241 747 | 144 425.738 | 897 | 40 275 000 | 264 166 | 13 373.560 | 145.254 | 13 299 780 | 1 413.194 | 86.827 258 | 298 827.167 | 88 802.448 | 6.270.000 | 336 149 006 |

LA ESTAÇÃO DE ALFREDO MAIA

| Mezes | IOR | MERCADORIAS | | | | Obs. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | PARA O INTERIOR | | DO INTERIOR | | |
| | esos | Lenha | Material de construcção | Lenha | Material de construcção | |
| Janeiro | 841.473 | — | — | 265.000 | 4.545.000 | |
| Fevereiro | 736.442 | — | 80.000 | 236.000 | 4.461.000 | |
| Março | 995.033 | — | 160.000 | 237.000 | 5.454.000 | |
| Abril | 914.579 | — | — | 227.000 | 4.535.000 | |
| Maio | 922.442 | — | 80.000 | 232.000 | 4.666.000 | |
| Junho | 929.772 | — | 140.000 | 257.000 | 4.604.000 | |
| Julho | 857.398 | — | 100.000 | 180.000 | 5.248.100 | |
| Agosto | 930.704 | — | 140.000 | 173.000 | 5.734.500 | |
| Setembro | 929.567 | — | 80.000 | 225.500 | 6.421.000 | |
| Outubro | 913.445 | — | 160.000 | 207.000 | 6.125.500 | |
| Novembro | 946.186 | — | 120.000 | 208.000 | 4.721.600 | |
| Dezembro | 062.486 | — | 200.000 | 185.000 | 5.335.000 | |
| SOMMA | 979.527 | — | 1.260.000 | 2.632.500 | 61.850.700 | |

ESTATISTICA DE VOLUMES E PESOS REMETTIDOS E RECEBIDOS DURANTE O ANNO DE 1952, PELA ESTAÇÃO DE ALFREDO MAIA

| Mezes | MERCADORIAS DIVERSAS | | | | | | | | ENCOMMENDAS | | | | MERCADORIAS | | | | Obs. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | REMETTIDAS PARA O INTERIOR | | | | RECEBIDAS DO INTERIOR | | | | PARA O INTERIOR | | DO INTERIOR | | PARA O INTERIOR | | DO INTERIOR | | |
| | Pela Estrada | | Pela Parte | | Pela Estrada | | Pela Parte | | | | | | | | | | |
| | Volumes | Pesos | Vagões | Pesos | Volumes | Pesos | Vagões | Pesos | Volumes | Pesos | Volumes | Pesos | Lenha | Material de construcção | Lenha | Material de construcção | |
| Janeiro | 39.937 | 718.300 | 77 | 1.540.000 | 40.342 | 718.480 | 213 | 4.810.000 | 41.090 | 720.598 | 41.331 | 1.841.473 | | | 265.000 | 4.545.000 | |
| Fevereiro | 43.757 | 1.099.547 | 88 | 1.770.000 | 38.181 | 720.792 | 208 | 4.697.000 | 40.035 | 717.769 | 72.121 | 1.736.442 | | 80.000 | 236.000 | 4.461.000 | |
| Março | 54.093 | 1.873.123 | 85 | 1.700.000 | 44.558 | 852.895 | 250 | 6.091.000 | 45.226 | 800.668 | 71.858 | 1.995.033 | | 160.000 | 237.000 | 5.454.000 | |
| Abril | 40.697 | 1.112.784 | 73 | 1.460.000 | 41.544 | 806.091 | 212 | 4.662.000 | 42.288 | 762.195 | 48.264 | 1.914.579 | | | 227.000 | 4.535.000 | |
| Maio | 39.496 | 1.338.190 | 74 | 1.480.000 | 41.920 | 806.320 | 205 | 4.908.000 | 41.036 | 758.441 | 46.956 | 1.922.442 | | 80.000 | 232.000 | 4.666.000 | |
| Junho | 46.694 | 1.478.051 | 57 | 1.140.000 | 43.227 | 926.923 | 201 | 4.861.000 | 43.099 | 747.321 | 52.194 | 1.929.772 | | 140.000 | 257.000 | 4.604.000 | |
| Julho | 38.084 | 1.231.037 | 60 | 1.200.000 | 38.730 | 859.172 | 216 | 5.429.300 | 40.577 | 863.463 | 46.153 | 1.857.398 | -- | 100.000 | 180.000 | 5.248.100 | |
| Agosto | 41.431 | 1.360.763 | 66 | 1.320.000 | 41.413 | 1.137.569 | 224 | 5.997.500 | 42.356 | 861.374 | 50.841 | 1.930.704 | | 110.000 | 173.000 | 5.734.500 | |
| Setembro | 37.555 | 1.287.072 | 50 | 1.000.000 | 40.689 | 842.612 | 243 | 7.246.500 | 41.080 | 758.695 | 50.274 | 1.929.567 | | 80.000 | 225.500 | 6.421.000 | |
| Outubro | 40.406 | 1.350.476 | 50 | 1.000.000 | 36.803 | 676.834 | 242 | 6.322.500 | 39.945 | 731.093 | 49.163 | 1.913.445 | | 160.000 | 207.000 | 6.125.500 | |
| Novembro | 38.004 | 1.362.524 | 48 | 960.000 | 39.605 | 727.763 | 206 | 5.111.500 | 40.637 | 541.549 | 51.019 | 1.946.186 | | 120.000 | 208.000 | 4.721.600 | |
| Dezembro | 41.264 | 1.556.550 | 41 | 820.000 | 43.039 | 708.134 | 215 | 5.520.000 | 45.882 | 561.705 | 54.751 | 2.062.486 | | 200.000 | 185.000 | 5.335.000 | |
| SOMMA | 501.388 | 15.768.417 | 769 | 15.390.000 | 490.111 | 9.783.586 | 2.635 | 60.256.300 | 503.251 | 8.824.871 | 634.925 | 22.979.527 | -- | 1.260.000 | 2.632.500 | 61.850.700 | |

## ESTATISTICA DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS DE D. PEDRO II

O movimento de bagagens e encommendas em D. Pedro II foi o seguinte:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **1932**—Volumes carregados | 260.657 | com | 6.935.259 | kilos |
| » descarregados | 203.265 | » | 6.843.430 | » |
| Totaes | 463.922 | | 13.778.689 | |
| **1931**—Volumes carregados | 203.780 | com | 6.055.472 | kilos |
| » descarregados | 213.689 | » | 7.940.319 | » |
| Totaes | 417.469 | | 13.995.791 | |

Como se vê, foram carregados e descarregados na estação D. Pedro II, em 1932, mais 46.453 volumes, que em 1931, com uma differença para menos no peso, entretanto, de 217.102 kilos.

---

## ESTATISTICA DE VIAJANTES DA ESTAÇÃO D. PEDRO II

O movimento de passageiros, nesta estação, foi o que se segue:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **1932**—Suburbios | 6.426.623 | Interior | 182.370 | (*) |
| **1931**— » | 6.269.964 | » | 208.022 | |
| **1932**—Differença para mais | 156.659 | **1932**—Dif. para menos | 25.652 | |

Verifica-se destes dados estatisticos que o movimento de passageiros de suburbios elevou-se em 156.659, tendo diminuido de 25.652 o de passageiros do interior.

Esta diminuição justifica-se com a revolução de S. Paulo, para onde, durante quasi tres mezes, não houve venda de passagens.

---

( ) Neste total estão incluidos 1.707 meias passagens.

## ESTATISTICA DE BAGAGENS E ENCOMMENDAS DA ESTAÇÃO DE D. PEDRO II, DURANTE O ANNO DE 1932

| Mezes | CARGAS | | DESCARGAS | | Observações |
|---|---|---|---|---|---|
| | Volumes | Peso | Volumes | Peso | |
| Janeiro | 17.720 | 546.938 | 22.940 | 783.476 | |
| Fevereiro | 18.253 | 570.211 | 20.756 | 699.279 | |
| Março | 21.455 | 582.228 | 19.166 | 707.116 | |
| Abril | 18.053 | 590.614 | 17.855 | 665.445 | |
| Maio | 18.531 | 100.806 | 17.298 | 624.536 | |
| Junho | 19.405 | 560.104 | 17.993 | 611.077 | |
| Julho | 8.479 | 492.180 | 10.259 | 353.413 | |
| Agosto | 23.970 | 513.925 | 7.677 | 228.748 | |
| Setembro | 32.750 | 689.314 | 7.378 | 216.813 | |
| Outubro | 25.943 | 779.429 | 16.113 | 586.132 | |
| Novembro | 29.082 | 653.029 | 25.446 | 662.488 | |
| Dezembro | 27.016 | 856.471 | 20.384 | 704.907 | |
| | 260.657 | 6.935.259 | 203.265 | 6.843.430 | |

## ESTATISTICA DE VIAJANTES DA ESTAÇÃO DE D. PEDRO II, DURANTE O ANNO DE 1932

| Mezes | SUBURBIOS | | INTERIOR | | | Obs. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Passagens | Importancias | Passagens | | Importancias | |
| | | | Inteiras | Meias | | |
| Janeiro | 536.112 | 254.628.100 | 17.347 | 289 | 347.625.100 | |
| Fevereiro | 580.635 | 259.688.300 | 14.783 | 221 | 393.790.700 | |
| Março | 531.792 | 258.909.100 | 34.525 | 128 | 419.868.400 | |
| Abril | 532.193 | 248.477.200 | 15.457 | 151 | 328.257.600 | |
| Maio | 491.616 | 258.508.000 | 13.189 | 111 | 265.810.700 | |
| Junho | 535.189 | 256.969.000 | 15.204 | 156 | 362.322.700 | |
| Julho | 533.832 | 237.195.500 | 9.199 | 87 | 160.660.800 | |
| Agosto | 503.461 | 244.996.400 | 6.563 | 60 | 92.678.800 | |
| Setembro | 508.842 | 255.349.500 | 6.449 | 40 | 92.855.300 | |
| Outubro | 539.640 | 263.674.200 | 14.750 | 142 | 387.485.200 | |
| Novembro | 587.952 | 295.387.700 | 14.443 | 118 | 302.735.200 | |
| Dezembro | 545.363 | 265.066.300 | 19.608 | 204 | 462.894.800 | |
| | 6.426.623 | | 181.517 | 1.707 | | |

## CARGA, DESCARGA E BALDEAÇÃO

O movimento geral de carga, descarga e baldeação, em toda a Estrada, foi de 4.867.852 toneladas, contra 3.802.473 toneladas, apuradas em 1931.

Nestes totaes, a carga e descarga feitas por particulares foi a seguinte

| | 1931 | | 1932 | |
|---|---|---|---|---|
| Carga | 883.453 | ton. | 1.419.379 | ton. |
| Descarga | 899.141 | » | 1.291.639 | » |
| Pela Estrada | 2.019.880 | » | 2.156.834 | » |

Correspondentes a estes serviços:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Carga | Bagagens e encommendas | 98.599 | ton. | 188.696 | ton. |
| | Mercadorias | 674.517 | » | 653.489 | » |
| Descarga | Bagagens e encommendas | 96.233 | » | 157.638 | » |
| | Mercadorias | 564.680 | » | 538.377 | » |
| Baldeação | Bagagens e encommendas | 28.647 | » | 34.802 | » |
| | Mercadorias | 557.204 | » | 583.832 | » |

Nestes serviços estiveram empregados:

| | |
|---|---|
| em 1931 | 3.196 homens |
| em 1932 | 4.058 homens |

A média em peso, para cada homem e em cada dia util, foi de 3.869 kilos.
A despesa total com o serviço de braçagem importou em 4.429:251$018.
O custo médio geral da tonelada foi, portanto, de 2$053.

| INSPECTORIAS | BALDEAÇÃO | | | TOTAES |
|---|---|---|---|---|
| | Encommendas e Bagagens | | Mercadorias | |

Em Nova Iguassu' — remodelou-se e fechou-se o pateo, com a construcção de uma passagem superior para pedestres, do que resultará melhor fiscalização e consequente augmento de renda; construiu-se novas platafórmas do lado do desvio, para attender á exportação de laranjas e suppressão de baldeação dos passageiros destinados ás secções seguintes até Paracamby.

Em Belém — reparação e nova travação da cabine inferior.

Em Muriquy — fechamento da estação, com economia de pessoal e despesas de custeio, visto a renda não compensar a sua manutenção; os serviços dessa estação passaram a ser executados pelas de Itacurussá e Ibicuhy.

## QUADRO SYNOPTICO DO SERVIÇO DE BRAÇAGEM

| INSPECTORIAS | IMPORTAÇÃO | | | EXPORTAÇÃO | | | BALDEAÇÃO | | TOTAES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Encommendas e Bagagens | Mercadorias descarregadas | | Encommendas e Bagagens | Mercadorias carregadas | | Encommendas e Bagagens | Mercadorias | |
| | | Estrada | Parto | | Estrada | Parto | | | |
| 1.ª Inspectoria | 20 783 749 | 126.059 196 | 156.607 005 | 27.561 011 | 156 868 089 | 554 303 175 | 2 746 978 | 6 940 271 | 1.351.929.174 |
| 2.ª Inspectoria | 18 739.752 | 44 235 699 | 113 635.545 | 34.604 433 | 28 614 535 | 149 576 772 | 17 979 334 | 161 416 137 | 568 892 207 |
| 3.ª Inspectoria | 43 785.115 | 47 755 129 | 176.630.577 | 55 548 261 | 78 598 825 | 272.318 909 | 1 418 536 | 133 694 047 | 809.749.399 |
| 4.ª Inspectoria | 17 366 099 | 39 744 360 | 134 742 574 | 21 119.346 | 39 340 569 | 100 464 303 | 5 542 113 | 86 697 641 | 445.017 335 |
| 5.ª Inspectoria | 20 110.049 | 196.947 528 | 206 124 131 | 18.920 004 | 264 870.735 | 122.134 240 | 4 884 552 | 167 116 738 | 1 001 107 977 |
| 6.ª Inspectoria | 2 272 028 | 13 823.765 | 19.142 334 | 3.121.699 | 18 124 920 | 47.820 487 | 555 776 | 1 084 603 | 105 945 612 |
| 7.ª Inspectoria | 932 091 | 3.449 464 | 3 924.354 | 756 336 | 4.591 589 | 5 572.775 | 429 442 | 1 667 077 | 21 322.128 |
| 8.ª Inspectoria | 25 735 986 | 36 677.126 | 151 841 714 | 14 942.766 | 32 061 643 | 124.568 328 | 29 386 | 6 396 485 | 392 253 434 |
| 9.ª Inspectoria | 7.913.261 | 29 684.313 | 28 991 517 | 12 002 332 | 30.417 673 | 12.560 024 | 1 216.111 | 18.819 151 | 171 634 382 |
| TOTAES DE 1932 | 157.638.130 | 538.376.580 | 1 291 638 751 | 188 696 188 | 653.488 578 | 1 119.379.013 | 34.802 258 | 583 832 150 | 4.867 851 648 |
| TOTAES DE 1931 | 96 232.611 | 564.679.775 | 899 140 547 | 98.598 800 | 674 517.407 | 883 453.318 | 28 646.503 | 557.204.442 | 3 802 473.403 |

| Numero de trabalhadores empregados no serviço de braçagem | | Media em kilos por homem e por dia de trabalho | A despesa foi a seguinte: |
|---|---|---|---|
| 1.ª Inspectoria | 106 | 5 611 | 614:623$068 |
| 2.ª Inspectoria | 217 | 3 437 | 786:721$125 |
| 3.ª Inspectoria | 224 | 4 165 | 824:162$089 |
| 4.ª Inspectoria | 130 | 3 130 | 716:041$133 |
| 5.ª Inspectoria | 2 438 | 6.501 | 820:138$741 |
| 6.ª Inspectoria | 61 | 1 753 | 103:908$063 |
| 7.ª Inspectoria | 616 | 1.957 | 160:667$066 |
| 8.ª Inspectoria | 78 | 4 068 | 221:818$530 |
| 9.ª Inspectoria | 98 | 384 | 181:080$000 |
| Total de 1932 | 4 058 | 32 306 | 4 129:251$018 |
| Total de 1931 | 3 196 | 15.218 | 9.790:746$530 |

## PRINCIPAES SERVIÇOS EXECUTADOS

Foram apreciaveis os melhoramentos levados a effeito, apezar da deficiencia de recursos pecuniarios para attendel-os satisfatoriamente.

Foi adoptado um mobiliario padrão, economico e mais efficiente, já installado na 2.ª Secção, permittindo a retirada, dalli, do que será distribuido pelos outros departamentos da Divisão e estações.

As novas installações sanitarias attendem a todos os requisitos modernos.

No que diz respeito a material rodante, já foi accentuada a sua deficiencia, e, para attenual-a, esta Chefia providenciou a acquisição de encerados, de maneira a utilizar em retorno os vagões vasios, no transporte de mercadorias.

Os carros dormitorios, mesmo os de cabine, apresentavam falhas e máu aspecto. Foram adquiridos e applicados todos os utensilios necessarios.

Fez-se a substituição dos colchões e travesseiros por outros, de crina animal e paina de seda, rêvestidos de tecido adamascado.

A roupa de cama foi toda substituida. Para os carros de 20 leitos foram adquiridas cortinas.

Foram, igualmente, adquiridas capas para as poltronas dos carros-salão.

O serviço de limpesa de carros era deficiente. Todos os artigos a elle necessarios foram adquiridos, tendo sido tambem adquiridas mais quatro machinas de lavagem com capacidade para quatro pistolas cada uma, de maneira a triplicar a capacidade das installações.

Os dormitorios para o pessoal do serviço de trens apresentavam pessimo estado hygienico. Foram adquiridos novos leitos, travesseiros e colchões.

Já foram estudadas as installações para maior efficiencia de cargas e descargas de mercadorias, de maneira a baixar o custo da braçagem e accelerar esse serviço, tendo-se, como consequencia immediata, maior rendimento do material rodante.

Está neste caso o serviço de baldeação de ferro de sucata, minerios e profilados em Lafayette, para os quaes, com elementos esparsos, encontrados nas diversas Divisões da Estrada e o restante adquirido, fez-se uma installação moderna electro-magnetica, para transbordo rapido e economico.

Além desses, foram feitos mais os seguintes melhoramentos:

Em D. Pedro II — construcção de novas installações sanitarais, subterraneas.

Em São Francisco Xavier — ampliação da cabine da bilheteria, para permittir a installação dos apparelhos Adel, com economia de pessoal.

Em Mangueira — ampliação da cabine da bilheteria, para melhorar a accommodação do pessoal e maior efficiencia de fiscalização.

Em Engenho Novo — construcção de nova estação e plataforma, dotada de passagem inferior com accesso directo á plataforma, o que veiu eliminar os accidentes que decorriam da travessia em nivel, trazendo ainda economia de pessoal com a fusão das bilheterias.

Em Cascadura — inaugurou-se a cabine electrica, com augmento de segurança para o movimento de trens.

Em D. Clara — inaugurou-se duas cabines, que funccionam em correspondencia com a de Cascadura, controlando o movimento das linhas 1 e 2 (suburbios).

Em Nova Iguassu' — remodelou-se e fechou-se o pateo, com a construcção de uma passagem superior para pedestres, do que resultará melhor fiscalização e consequente augmento de renda; construiu-se novas plataformas do lado do desvio, para attender á exportação de laranjas e suppressão de baldeação dos passageiros destinados ás secções seguintes até Paracamby.

Em Belém — reparação e nova travação da cabine inferior.

Em Muriquy — fechamento da estação, com economia de pessoal e despesas de custeio, visto a renda não compensar a sua manutenção; os serviços dessa estação passaram a ser executados pelas de Itacurussá e Ibicuhy.

Em Deodoro — foi inaugurado o serviço de baldeação de gado procedente da Linha do Centro, o qual é agora transportado pela bitola estreita, em conjuncto com a Leopoldina, até a Penha. Antes, esse gado desembarcava em Oswaldo Cruz e seguia a pé até o mesmo destino.

Em Pinheiro — foi construido um desvio e preparada uma platafórma, para embarque de leite.

Em Pombal — construiu-se uma platafórma de accesso á agencia.

Em Floriano — augmentou-se a platafórma da estação.

Em Inspector Octacilio — construiu-se um desvio para cruzamentos.

Em Cruzeiro — construiu-se edificio para a cabine externa "Hand Generator" e fez-se uma cobertura na platafórma.

Em Santos Dumont — o 4.º Centro Selectivo ficou installado na séde da Inspectoria, com efficiencia para os serviços.

Em Entre Rios — melhorou-se o serviço de aproveitamento de trens mixtos, para transporte de mercadorias, sendo consideravel a economia verificada.

Em Bôa Sorte — fechou-se a estação, com economia de pessoal, visto como a renda era insufficiente.

Em Lima Duarte — está em estudo a abertura dessa estação, para attender á população local e importação e exportação de pequenas mercadorias.

Em Affonso Arinos — augmentou-se a capacidade dos depositos de agua, para attender ao abastecimento das duas bitolas.

Em Mathias Barbosa — foi augmentada a platafórma e renovada a cobertura; modificou-se a caixa dagua para servir aos trens ascendentes e descendentes.

Em Juiz de Fóra — ampliou-se o saguão de ingresso, melhorando a bilheteria e renovou-se o mobiliario.

Em Santos Dumont — transformou-se em activo um desvio morto e augmentou-se outros, para melhor efficiencia do serviço de movimentação de trens e manobras, e melhorou-se a illuminação, com entendimento com a empresa fornecedora local.

Em Mantiqueira — construiu-se um desvio para embarque de leite e foi feita uma platafórma para passageiros, com rampa de accesso ao pateo, que foi fechado; substituiu-se duas chaves e collocou-se luz electrica nos signaes fixos e nas chaves.

Em Sitio — renovou-se a cobertura da estação e fiz-se modificações nos commodos e pinturas geraes.

Em Carandahy — construiu-se uma passagem inferior para o publico.

Em Lafayette — montou-se um guindaste electro-magnetico e um charriot, para o serviço de baldeação.

Em Horto Florestal — construiu-se um baldeadouro para gado, o qual vem prestando relevantes serviços.

Carros de 1.ª e 2.ª classes do trem MR — está sendo modificada a illuminação desses carros, passando de gaz a electricidade, com melhor conforto para os passageiros e melhor apparencia e limpesa.

Estrada de Ferro Therezopolis — Em virtude de ordem superior foi essa Estrada incorporada á Central em 1º de janeiro.

Possue a mesma duas optimas estações — Alto e Varzea Therezopolis — sumptuosamente construidas e dotadas de todos os requisitos necessarios.

Possue ainda bôas estações, como — Magé, Augusto Vieira e Alcindo Guanabara — que são espaçosas e attendem ás necessidades do serviço.

A estação de Soberbo necessita de reconstrucção, ou antes, de remodelação, por isso que apresenta o aspecto de uma casa commercial de roça.

A de Porto Piedade funcciona num angulo do amplo armazem que serve ao Porto de mar que deu nome á estação.

Tem, tambem, um posto telephonico, denominado — Miudinho.

As estações da Therezopolis são as que se seguem:

| Nome | Categoria | Kilometragem | Altitude |
|---|---|---|---|
| Porto Piedade | Estação | 0km,000 | 2m,000 |
| Magé | » | 5km,020 | 4m,960 |
| Augusto Vieira | » | 10km,990 | 9m,840 |
| Alcindo Guanabara | » | 21km,748 | 31m,630 |
| Miudinho | P. teleg. | 27km,160 | 494m,720 |
| Soberbo | Estação | 30km,910 | 964m,890 |
| Alto Therezopolis | » | 33km,350 | 899m,060 |
| Varzea Therezopolis | » | 37km,690 | 869m,830 |

O serviço de licenciamento de trens é feito pelo telephone.

Em 15 de janeiro foi inaugurada a estação de Areal, no ramal da Rio d'Ouro, situada entre as estações de Collegio e Acary.

Trata-se de estação fechada e dotada de torniquete.

Em 1º de julho foi inaugurada a estação de Porto Piedade, na Estrada de Ferro Therezopolis.

Em Alfredo Maia — construiu-se um armazem para encommendas e fez-se uma platafórma no antigo armazem de encommendas.

Em Cintra Vidal — prolongou-se a platafórma.

Em Thomaz Coelho — fechou-se a estação, com adaptação de torniquete.

Em Engeheiro Leal — construiu-se um fosso.

Em Honorio Gurgel — fechou-se a estação e installou-se um torniquete.

Em Pavuna — reconstruiu-se a estação, o armazem, a cabine, a platafórma e os fossos.

Em 1932, foi, ainda, designada uma commissão para revêr as Instrucções e Regulamentos do Trafego, adaptando-os ao actual Regulamento da Central.

A referida commissão já tem tomado providencias tendentes ao melhoramento do serviço e espera, em breve, terminar os seus trabalhos.

## RESUMO DAS ORDENS E CIRCULARES EXPEDIDAS

### ORDENS

Instrucções para uso de uniformes.
Volumes cujas dimensões não exigem despachos.
Horarios da linha do Centro (bitola de 1m,00) e dos ramaes de Ponte Nova, Santa Barbara, Bello Horizonte, Diamantina e Pirapóra.
Instrucções a serem observadas em caso de accidentes.
Instrucções sobre licenças.
Regulamento do serviço Telegraphico no territorio nacional.
Abono de que trata o art. 14, § 1.º, do Decreto n. 14.663, de 1 de fevereiro de 1921, o qual está, em qualquer caso, sujeito ao criterio da Administração.
Instrucções acerca dos assumptos de Ordens e Circulares.

### CIRCULARES

Pagamento a funccionarios em disponibilidade.
Concessão de passes a empregados em disponibilidade.
Contagem de tempo aos empregados em disponibilidade.
Aproveitamento dos empregados em disponibilidade.
Decreto 20.716, de 25 de novembro de 1932, sobre a posse dos funccionarios da Central, em virtude da reforma.
Os empregados inactivos só podem ingressar nos escriptorios com permissão dos respectivos chefes.
Fiscalização nos accidentes.
Admissão de empregados.
Licença aos empregados interinos.
Lançamento nos protocollos da hora da entrada e remessa dos papeis.
Transportes de flôres.
Suppressão da expedição de circulares nos trechos servidos pelo Selectivo.
Suspensão do concurso para praticantes.
Distinctivo para os funccionarios do correio ambulante.
Processo das irregularidades occorridas no serviço telegraphico
Exigencia do certificado para os despachos de laranjas.
Laudo de incendios occorridos nos vagões da Central.
O pessoal dos trens e das estações deve auxiliar o serviço de baldeação de malas do Correio.
Expedições procedentes do ramal da Rio d'Ouro.
Instrucções para o processo de reclamações.
Desvio em Sabará.
Serviço da Contabilidade Industrial.
Instrucções para o trafego directo com a Estrada de Ferro Campos do Jordão.
Serviço de leitos e poltronas.
A Directoria não attenderá os pedidos que lhe forem endereçados, directamente, por cartas e telegrammas.
Regras para admissão ou readmissão de empregados.
Pagamento de diarias de viagem.
Como devem ser feitas as communicações de fallecimento de empregados.
Abonos por motivo de molestia, nojo, ou gala de casamento.
Regras para concessão de férias.
Inauguração da 4.ª Parada, no ramal de São Paulo.
Inauguração da 5.ª Parada, no ramal de São Paulo.
Incorporação da Estrada de Ferro Therezopolis.
Trafego directo com os portos da Sociedade Anonyma Viação Fluvial do Rio Sapucahy.

Despachos de fructas e generos de pequena lavoura, como mercadoria, aos domingos e feriados.

Rebaixamento da estação de Uzina á categoria de estribo.

Constituição dos almoxarifados da Inspectoria Administrativa de Materiaes.

Passagem com abatimento na Estrada de Ferro Therezopolis.

Picotagem de bilhetes.

Desvio em Apparecida.

Passes escolares.

Fechamento da estação de Tres Barras do ramal de Bananal.

Exigencia do attestado do Serviço de Citricultura do Estado de São Paulo.

Retorno dos tambores vasios, de ferro.

Desmembramento da estação de Norte-Passageiros. A partir de 6 de fevereiro a estação de Norte-Passageiros ficou desmembrada da estação Norte-Cargas, constituindo ambas, assim, estações completamente independentes. Ficou a cargo da estação Norte-Passageiros todo o serviço de viajantes, bagagens, encommendas e a baldeação do trafego directo, e subordinados á estação Norte-Cargas todo o serviço de mercadorias, o trafego proprio e os Armazens Reguladores de Café.

Os despachos de animaes poderão ser effectuados indistinctamente em qualquer das duas estações.

Serviço de inventarios.

Entradas e sahidas de materiaes nos almoxarifados.

Contagem de tempo de interinidade.

Prazo para apresentação de defesa pelos funccionarios que respondem a inqueritos.

Licenças, até noventa dias, concedidas com attestado medico.

Regulamenta a contagem e o pagamento de diarias de viagem.

Inspecção para aposentadorias.

Despachos de bananas sem embalagem.

Carregamento de cal.

Construcção de desvio na estação de Rodrigo Silva.

Onde devem ser feitos os registros de accidentes.

Melhoramentos executados em Horto Florestal.

Fechamento da estação de Bôa Sorte.

Como devem ser confeccionadas as folhas de pagamento.

Inauguração da estação de Areal, do ramal da Rio d'Ouro.

Carregamento de qualquer especie de mercadoria, em vagões abertos.

Decreto 21.063, de 19 de fevereiro de 1932, regulando a fórma de cessão e permuta de material velho ou inservivel e dando outras providencias.

Sobre as côres das bandeiras e signaes.

Fechamento da estação de Cattoni.

Construcção de desvio na estação de Bangu'.

Decreto 21.335, de 29 de abril de 1932, instituindo a taxa de Educação e Saude, de 200 réis, sobre todos os documentos sujeitos a sello federal, estadual ou municipal.

Fiança a que estão sujeitos os praticantes de 1.ª, 2.ª e 3.ª classes.

Fornecimentos de materiaes.

A volta dos bilhetes dos trens de suburbios e de pequeno percurso tem validade até os trens que partem das estações iniciaes a zero hora.

Instrucções para o embarque de café.

Instrucções attinentes á Feiras de Amostras.

Abertura ao trafego da estação de Porto da Piedade, em 1º de julho.

As mercadorias embarcadas em Metallurgica devem ser despachadas pela kilometragem local.

Vencimentos dos empregados em disponibilidade.

Os processos que dizem respeito á defesa dos interesses da União devem ser distribuidos mediante protocollo.

Os adubos chimicos, quando bem acondicionados, podem ser acceitos com frete a pagar, desde que o seu valor garanta as despesas do transporte.

Suspensão da exigencia do certificado sanitario para os despachos dos productos pecuarios.

Os filhos adoptivos, legalmente reconhecidos, terão direito á concessão de passes. Os tutelados ou pupilos não gozarão entretanto, dessa regalia.

Rebaixamento á categoria de estribo da estação de Muriquy. O serviço de embarque e desembarque de passageiros, que é diminuto, de carvão vegetal e de outras pequenas expedições, passou a ser feito de accôrdo com as instrucções que regem o serviço á margem da linha. O desvio alli existente foi conservado. As manobras para collocação e retirada de vagões no referido desvio serão todas feitas pela chave inferior, fechada a cadeado, cuja chave fica em poder do chefe da estação de Ibicuhy. A chave superior não poderá ser utilisada e se conservará travada e parafusada. Os vagões pedidos para carregamento, quando fornecidas pelas estações aquem do citado desvio, seguirão até Ibicuhy, que os remetterá depois para aquelle ponto.

Foi substituido o systema de illuminação "AGA" dos signaes das linhas 3 e 4 das estações de Piedade e Quintino Bocayuva, passando os mesmos a funccionar a electricidade.

Aos empregados jornaleiros effectivos, sorteados para o serviço militar, deverão ser abonadas, mensalmente, 20 diarias, equivalentes ao ordenado do pessoal titulado, devendo as folhas de pagamento ser organisadas pelo regimen anterior até a vespera da publicação do Decreto 21.235, de 1 de abril, e dessa data em diante de conformidade com o estabelecido nesse decreto.

Conclusão de um desvio construido para a "Standard Oil Company.

Construcção de um desvio no kil. 492 para a firma A. Thun & Cia. LTD.

Vendedores ambulantes. Recommendou-se severa fiscalisação para cohibir o abuso de vendas nos trens.

Despacho de generos de facil deterioração. Devem ser appostos aos volumes rotulos com endereço dos destinatarios, contendo nome, rua e numero, afim de facilitar o aviso, por parte das estações, no caso de não serem procurados dentro do prazo regulamentar.

Prohibição da preferencia de especiaes sobre os trens de carreira.

Dispensou-se do pagamento da taxa de penna dagua os proprios nacionaes.

Construcção de um desvio na estação de Senador Vasconcellos.

Instrucções sobre a taxa de "Educação e Saude".

Desvio em Helyopolis.

Despacho de verduras, legumes e fructas com frete a pagar.

Regras para os conhecimentos extraviados ou demorados.

Construcção de um desvio no kil. 9.172, da Linha Auxiliar.

O horario de expediente deve ser observado rigorosamente.

Instrucções para o abono aos empregados extranumerarios incorporados ao exercito.

Decreto 21.736, de 17 de agosto, sobre perda ou extravio de conhecimentos que tenha consignação nominal.

Abono aos empregados suspensos preventivamente.

Instrucções para via de encaminhamento.

Embarque, desembarque e transporte em geral de productos chimicos aggressivos e inflammaveis.

Instrucções para a emissão dos passes annuaes, em serviço, com validade nos trens de suburbios e de pequeno percurso.

Mudança de nome da estação de Palmyra para o de Santos Dumont e do nome da parada de Santos Dumont para o de Cabangu'.

Prohibição dos despachos de carne e devirados sem o certificado de sanidade.

Fechamento da estção de São Pedro, do ramal da Rio d'Ouro.

Os telegrammas particulares, de caracter urgente, ficam enquadrados nas disposições do art. 113 e seu paragrapho, das I.S.E.

Construcção do desvio "Moura Sá", na estação de Nova Iguassu'.

Providencias para que não faltem aos passageiros os recursos de assistencia durante a viagem, como refeições, medicamentos, etc.

Despachos de lenha para a estação de Alfredo Maia.

Pagamento de vencimentos a empregados em disponibilidade.

Instrucções para a concessão de passes com 50 °/o de abatimento nas Estradas filiadas á Contadoria Central Ferroviaria.

Cancellamento de punições.

Distribuição do elogio feito pelo Exm.º Sr. Ministro da Guerra ao pessoal da Estrada, pela cooperação prestada durante a revolução de S. Paulo.

Inspecção de saude, **ex-officio**, para os empregados licenciados de accôrdo com o art. 19, do Decreto 14.663, de 1 de fevereiro de 1921.

Horario de seis horas para os escriptorios.

Concessão de passes aos empregados commissionados.

Materiaes fornecidos por intermedio da Commissão Central de Compras.

Audiencias da Directoria.

Elogio feito pelo General Góes Monteiro ao pessoal, pela patriotica solicitude com que se houve durante a revolução de S. Paulo.

Regras para os recibos de vagões deixados nos desvios.

Fechamento da estação de Antonio Olintho.

Fechamento da estação de Oliveira Botelho.

Foi permittido o embarque de 10 suinos em cada vagão, em vez de cinco, como era de ordem.

Firmas que possuem espaço reservado nos armazens externos da Companhia Docas de Santos.

Sello a ser cobrado nos termos de responsabilidade.

Prohibição do carregamento de mercadorias sujeitas a deterioração, em vagões VC.

O posto telegraphico de Monte Sinai passou a funccionar como estação.

Construcção de desvio na estação de Pedro Leopoldo.

Installação de caixas dagua nas estações de João Ribeiro e Fecho do Funil.

Despacho de viveres para o pessoal.

Providencias para ser evitada a venda de asssignaturas com falta de folhas.

Hora de economia de luz no verão (Decreto 21.896, de 1 de outubro de 1932).

## NECESSIDADES DAS ESTAÇÕES

As estações, na sua grande maioria, não estão apparelhadas para attender ao seu crescente desenvolvimento.

Lutando com a deficiencia de pessoal, de linhas, de desvios, de pateos, de armazens, de casas para agentes, vêm, todavia, as estações mantendo em dia e em ordem os seus serviços, graças á dedicação do pessoal, que, com raras excepções, muito se esforça.

Suppridas aquellas faltas, as estações poderiam, com vantagem, attender á evolução consequente da população, commercio e rapido desenvolvimento da industria.

## ESTAÇÕES

Os trabalhos confiados ás estações continuam a ser executados satisfactoriamente, não obstante as difficuldades oriundas da falta de linhas, desvios e pateos em muitas dellas.

## DESVIOS

Foram construidos e entregues ao Trafego 14 desvios, conforme o quadro a fl. 272.

## MOVIMENTO DE CAFE'

O transporte de café, nos pontos em que a Estrada se encontra com a Leopoldina Railway, foi bastante compensador. O augmento que se obteve no anno de 1932, confrontando-se o seu movimento com a exportação havida em 1931, foi extraordinario. Basta dizer que, emquanto no decorrer deste, nas estações de Ponte Nova e Porto Novo, foram despachados 5.936 e 345 saccos de café, respectivamente, naquelle, nas mesmas estações, o seu movimento foi de 16.852 e 35.202 saccos de café, muito tendo contribuido para esse resultado a actuação do pessoal das referidas estações.

Durante a revolução de julho, em virtude de se achar fechado o porto de Santos, esta Estrada teve o seu movimento de café grandemente augmentado, pelos innumeros pedidos de alterações de destinos, de Santos para Maritima, de expedições de café que se encontravam nos armazens reguladores de Guaxupé, expedições estas num total approximado de 100.000 volumes, descendo parte por via Barra Mansa e o restante, depois de pacificado o paiz, por via Norte.

# 3ª DIVISÃO

# LINHA

# ESCRIPTORIO CENTRAL

Pelos quadros abaixo se verifica o movimento de papeis nas diversas turmas desse escriptorio:

## TURMA DE PROTOCOLLOS

| | | | |
|---|---|---|---|
| Kardex n.º 1 — | Requerimentos de particulares | 3.345 | |
| | Officios da Directoria e Secretaria | 347 | |
| | Officios das Divisões | 980 | |
| | Officios da Caixa de Pensões | 486 | |
| | Officios dos Ministerios | 754 | |
| | Officios da Directoria e Divisões | 236 | |
| | Telegrammas da Directoria | 121 | |
| | Telegrammas das Divisões | 1.201 | |
| | Memoranda da Directoria | 102 | |
| | Memoranda das Divisões | 551 | |
| | Companhias (cartas, facturas, propostas, contas etc.) | 108 | |
| | | 8.231 | |
| Kardex n.º 2 — | Requerimentos de empregados | 3.568 | |
| | Propostas de admissão de pessoal das Inspectorias | 1.965 | |
| | Memoranda do escriptorio Central | 709 | |
| | Memoranda das Inspectorias | 498 | |
| | Officios do E. Central para a Directoria e Divisões | 429 | |
| | Officios das Inspectorias | 5.795 | |
| | Papeletas | 378 | |
| | Occurrencias geraes | 2.873 | |
| | | 16.215 | |
| | Total geral | | 24.446 |

Remessa de expediente:

| | |
|---|---|
| Registros | 4.000 |

## TURMA DE FOLHAS

| | |
|---|---|
| Folhas preparadas geraes | 504 |
| Folhas de licença, zona insalubre, etc. | 1.381 |
| Processos registrados | 15.250 |
| Contractos de emprestimos | 1.033 |
| Attestados | 1.392 |
| Pedidos de férias informados | 549 |
| Processos informados | 5.612 |
| Requerimentos informados | 2.285 |
| Pedidos de licença processados e protocollados | 1.378 |
| Fés de officio organizadas de jornaleiros | 823 |
| Fés de officio organizadas de titulados | 134 |
| Quadros de jornaleiros | 697 |
| Quadros de titulados | 250 |
| Registro de propostas approvadas | 2.137 |

## TURMA DE CONTABILIDADE

| | |
|---|---|
| Contas processadas | 2.439 |
| Acquisição de immoveis, etc. | 15 |
| Importancia distribuida total | 1.568:795$008 |
| Despesa com luz, energia, aluguel, etc | 1.422:228$312 |
| Idem com diversos serviços | 48:983$697 |
| Acquisição de immoveis | 92:952$376 |
| | 1.564:165$385 |
| Saldo | 4:629$623 |
| | 1.568:795$008 |

## ARCHIVO

Movimento de processos:

| | |
|---|---|
| Protocollo n.º 1 | 2.291 |
| Protocollo n.º 2 | 7.685 |
| Protocollo n.º 3 | 163 |
| Guias de remessa | 10.164 |
| Telegrammas diversos | 2.496 |
| Portarias de licença | 660 |
| Relações de stock | 180 |
| Relações diversas | 547 |
| Fichas diversas | 25.367 |
| Copiadores diversos | 16 |
| Livros de ponto do pessoal | 8 |
| Livros de remessa de expediente | 15 |
| Total | 49.582 |
| Buscas | 1.950 |
| Circulares | 143 |
| Memoranda circulares | 21 |
| Officios diversos | 22 |
| Memoranda diversos | 30 |
| Ordens de serviço | 3 |

# SERVIÇOS EXECUTADOS NAS SECÇÕES TECHNICAS

## EXPEDIENTE, PROTOCOLLO E ARCHIVO DA SUB-CHEFIA

O movimento geral foi:

| | |
|---|---|
| Papeis entrados | 1.280 |
| Officios expedidos | 143 |
| Memoranda | 190 |
| Orçamentos no copiador | 245 |
| Orçamentos avulsos | 148 |
| Escripturas, quadros, tabellas | 290 |
| Minutas preparadas | 203 |
| Processos recebidos | 3.437 |
| Processos resolvidos | 2.020 |
| Processos em transito | 1.417 |
| Mimeographo | 122 |

## SERVIÇOS PRELIMINARES, SERVIÇOS DE CAMPO E ANTEPROJECTOS

*a*) *Terrenos levantados para solução de processos:*

1—Terrenos da Light & Power, em Magno
2—Terrenos da Congregação Redemptora
3—Terrenos desapropriados pela Melhoramentos
4—Terrenos de D. Francisca Justina Alves, em Lima Duarte
5—Terrenos de Alfredo Cruz do Espirito Santo, em Vassouras
6—Terrenos de João Gomes de Oliveira, em Santa Cruz
7—Terrenos de Manoel Martins Borba, em Valença
8—Terrenos de Bernardo Teixeira da Silva, em Bello Horizonte
9—Fazenda de Monte Sinai
10—Terreno de João Francisco Pinto da Silva, em Cascadura
11—Terreno de Henrique Dias Coelho, em Buenopolis
12—Terreno de Antonio Augusto Teixeira, em Montes Claros
13—Terreno de Getro de Souza, em Bello Horizonte
14—Terreno de D. Amelia Goulart Ferreira, em Parahybuna
15—Terreno de D. Esther de Oliveira Machado, em Bello Horizonte
16—Terreno de D. Maria Augusta Monteiro de Faria, em Therezopolis
17—Terreno de João Gualberto de Mello, no km. 603-659 (L.C.)
18—Terreno de D. Rosalina e D. Ida Villela, em Corintho
19—Terreno de Ribeiro de Almeida, em Lafayette
20—Terreno de Manoel Garcia, em Lafayette
21—Terreno de Manoel Alves Correia, em Lafayette
22—Terreno da Central, cedido a titulo precario ao Central Foot-Ball Club, no km.165.

*b*) *Calculos feitos de compensações de polygonos:*

1—Permuta de terrenos entre a Central e a Camara Municipal de Queluz
2—Terreno de A. Villela, no km. 266-703
3—Terreno da Camara Municipal de Ouro Preto
4—Terreno de Said-Abras, em Bello Horizonte
5—Terreno doado por Guinle & Irmãos, em Nova Iguassú
6—Terreno de Getro de Souza, em Bello Horizonte
7—Terreno de D. Esther de Oliveira, em Bello Horizonte
8—Terreno de Antonio Palhares, em Cascadura
9—Terreno de D. Maria Augusta M. Faria, em Therezopolis

10—Terreno de Manoel Martins Borba, em Valença
11—Terreno de Francisco Justino Alves, em Lima Duarte
12—Terreno de João Gualberto Mello, em Bello Horizonte
13—Terreno de Bernardo Teixeira da Silva, em Bello Horizonte
14—Terreno de Antonio Nogueira Penido, em Bello Valle
15—Terreno de Macedo Lima, em Engenheiro Leal
16—Terreno de D. Rosalina e D. Ida Villela, em Corintho
17—Terreno de Alfredo Cruz do Espirito Santo, em Vassouras
18—Terreno a desapropriar, no km. 542 (Linha do Centro)
19—Terreno de Miguel Silami e de Elias Mansur, em Lima Duarte
20—Terreno do Sr. Antonio Ribeiro, em Lima Duarte
21—Terreno do Sr. Olympio Octacilio de Paula, em Lima Duarte
22—Terreno do Sr. Francisco de Avellar, em Lima Duarte
23—Terreno do Sr. Joaquim Candido da Silva, em Lima Duarte
24—Terreno do Sr. Joaquim Luiz Vieira, em Santa Barbara
25—Terreno de D. Amelia Goulart Ferreira, em Parahybuna.

c) *Pateos de estações estudados:*

1—Deodoro
2—S. Christovão
3—Cachoeira
4—Cruzeiro
5—Queluz
6—Triagem
7—Tinguá
8—Nova Iguassú
9—Volta Redonda
10—Del Castillo
11—Ypiranga
12—Sebastião Lacerda
13—Barão de Vassouras
14—Juparanã
15—Concordia
16—Commercio
17—Alliança
18—Casal
19—Conrado Niemeyer
20—Vieira Cortez
21—Parahyba do Sul
22—Barão de Angra
23—Luiz Carlos
24—Bemfica
25—Rio Acima
26—Almorrheimas
27—Monjolos
28—Carlos de Campos
29—Palmyra (Santos Dumont)
30—Lafayette
31—Hermillo Alves
32—Sitio
33—J. Ayres
34—Rocha Dias
35—Pedra do Sino
36—Herculano Penna
37—Carandahy

38—Barbacena
39—Mantiqueira
40—Roseira
41—Quiririm
42—Inhoahyba

*d*) *Levantamentos para estudos:*

1—Rio Parahyba proximo ao Salto
2—Repreza do rio Parahyba
3—Plano geral das linhas, em S. Christovão
4—Plano geral das linhas, em B. de Mauá
5—Estação de Diamantina
6—Trecho da rua Teixeira Soares

*e*) *Aguadas:*

1—Barra do Pirahy
2—Pulverisação
3—Villa Corintho
4—Lima Duarte

*f*) *Anteprojectos feitos:*

1—Modificação do leito do Jequitahy
2—Estudo do pateo do Rio Acima
3—Anteprojecto das Officinas de electrificação, em Deodoro
4—Dormitorio em Corintho
5—Travessia de bonds no km. 274-205 (Linha do Centro)
6—5.ª e 6.ª linhas entre Engenho de Dentro e D. Pedro II
7—Linhas entre D. Pedro II e S. Diogo
8—Passagem superior de S. Vasconcellos
9—Passagem superior de Eng.º Camará
10—Passagem superior de Villa Militar
11—Detalhe das officinas de automotrizes em Deodoro
12—Fechamento do pateo de Mogy das Cruzes
13—Augmento do armazem P. 8 na Maritima
14—Novo viaducto para Retiro
15—Passagem superior para Paciencia
16—Passagem superior para Inhoahyba
17—Passagem superior para Santissimo
18—Abrigo typo para revista de carros
19—Abrigo typo para conserva de carros
20—Valla para limpeza de carros
21—Embarcadouro de gado para Christiano Ottoni
22—Modificação do pateo de Pavuna
23—Modificação do pateo de Guaratinguetá
24—Fechamento do pateo de Andrade Araujo
25—Fechamento do pateo de Rocha Sobrinho
26—Fechamento do pateo de V.ª Nova
27—Fechamento do pateo de F. Coelho
28—Fechamento do pateo de Costa Barros
29—Fechamento do pateo de Honorio Gurgel
30—Fechamento do pateo de Inhoahyba
31—Fechamento do pateo de Villa Militar
32—Modificação de linhas em Norte-cargas
33—Modificação de linhas em Bangú
34—Anteprojecto da passagem de S. Christovão
35—Anteprojecto da passagem de Barra Mansa.

*g*) *Reducções de plantas e perfis:*

1—De Barra a Eng.º Passos
2—De Deodoro a Mangaratiba
3—Do Ramal de Ouro Preto
4—De Deodoro a Paracamby
5—Do Ramal de Lima Duarte
6—De Sabará a Santa Barbara

*h*) *Mappa geographico da zona da Central:*

1—22 folhas medindo 11,88 (o total é de 29 folhas)
2—Planta geral de Therezopolis

*i*) *Estudos diversos:*

1—Graphicos de Horarios para a electrificação
2—Graphico de percurso dos trens de passageiros
3—Graphicos de percurso dos trens de carga
4—Desenho da locomotiva B o – B o para carga
5—Desenho da locomotiva C o – C o 1 para passageiros

*j*) *Serviço de campo:*

1.º turma

| | *km.* |
|---|---|
| Estaqueamento | 25,691 |
| Alinhamento | 25,691 |
| Nivelamento | 29,221 |
| Contranivelamento | 29,221 |
| Secções transversaes | 17,418 |
| Detalhes | 56,880 |

2.º turma

| | *km.* |
|---|---|
| Estaqueamento | 20,524 |
| Alinhamento | 20,524 |
| Nivelamento | 6,580 |
| Contranivelamento | 6,580 |
| Secções transversaes | 20,572 |
| Detalhes | 15,075 |

ESTUDOS DEFINITIVOS E PROJECTOS.

*a*) *Projectos typo de habitações:*

1—Casas typo para a Villa Edgard Werneck
2—Casas typo para trabalhadores
3—Casas typo para feitores
4—Casas de turma de conserva
5—Detalhes dos projectos de habitações typo
6—Locações typo de grupos de casas para trabalhadores
7—Capella-typo de grupos de casas para trabalhadores
8—Escola-typo para villas operarias
9—Casa typo para Mestre de Linha
10—Modificações da casa do Agente de Porto Novo

*b*) *Dormitorios, varejos e estribos*

1—Dormitorio typo de 6 leitos
2—Dormitorio typo de 12 leitos
3—Dormitorio de guarda freios em Corintho
4—Dormitorio em Carvalho Araujo
5—Dormitorio para o pessoal das 4.ª e 2.ª Divisões em Deodoro
6—Varejos internos para a Linha Auxiliar
7—Varejos externos para a Linha Auxiliar
8—Varejos em plataformas descobertas
9—Cabine typo para Pavuna
10—Estribo typo

*c*) *Estações, armazens:*

1—Estação de Caetano Furquim
2—Detalhes da estação de Caçapava
3—Detalhes do hall da estação de Norte
4—Modificações na estação de Brumadinho
5—Projecto de armazem para o pateo da Maritima
6—Projecto da estação de Pavuna
7—Projecto da estação de Roseira
8—Projecto da estação de Monhangaba
9—Deposito para explosivos em Corintho
10—Metro para carvão em Gongo Socco
11—Modificação e accrescimo na estação de Lafayette
12—Armazem de inflammaveis em Valença
13—Armazem de baldeação em Lafayette
14—Armazem da Maritima
15—Projecto da estação de Barra do Pirahy
16—Modificação e augmento na estação de Caçapava
17—Armazem de Taubaté
18—Projecto de carvoeira
19—Portão para estação de Bangú

*d*) *Obras d'arte:*

1—Passagem superior de Barra Mansa
2—Prolongamento da Ponte de Mangaratiba
3—Ponte para signaes automaticos
4—Alargamento da passagem de Madureira
5—Passagem superior de S. Christovão
6—Plataforma e gradil para Caçapava
7—Modificação da meza da ponte do Rio Preto
8—Reforço da ponte do km. 437 (Linha do Centro)
9—Aproveitamento do material da ponte da Taboquinha
10—Encontro para a ponte do Catharino
11—Encontro para a ponte do Barreirinho
12—Estudo da Ponte de Ribeirão Manso
13—Ponte do Marino (S. R. Paulo)
14—Ponte das Bananeiras
15—Ponte typo de concreto armado — bitola mixta vão de 6 ms.
16—Ponte typo de concreto armado — bitola mixta vão de 7 ms.
17—Encontro para a ponte de Catumby
18—Adaptação da ponte de Caramujos para o Salto
19—Adaptação da ponte de Caramujos para Lavrinhas

20—Ponte para o Rio Vermelho (Ral. de Santa Barbara)
21—Estudos sobre a ponte 4 do Ramal de Ouro Preto
22—Ponte typo de concreto armado para a bitola estreita — 10 ms. de vão
23—Modificação das ferragens da ponte de S. Francisco (Ramal de Santa Cruz)
24—Encontros da ponte de S. Francisco
25—Estudos sobre a ponte de Sant'Anna
26—Muro de fechamento de Bello Horizonte
27—Projecto de passagens de nivel para pedestres (2 ms.)
28—Projecto de pasagem de nivel para pedestres (1m,50)
29—Drenos e valletas typo
30—Projecto de banheiro para Antonio Felicio
31—Estudo de um muro de arrimo para a serra
32—Ponte de muros em degráus
33—Muros typo de paramento vertical com esporão
34—Estudos do aproveitamento da ponte de Sant'Anna na bitola estreita
35—Verificação da ponte do km. 541-460 no Ramal de Ouro Preto
36—Boeiros capeados typo
37—Boeiros duplos typo
38—Valla para limpeza de carros
39—Caixa d'agua para 36000 litros

*c*) *Material de linha e diversos:*

1—Estudo das talas de juncção do material do Ramal de Montes Claros
2—Cruzamento de aço manganez 1/8
3—Cruzamento de 1/5
4—Material de linha da E. F. Therezopolis
5—Cruzamento da linha de bonds com a Central em Juiz de Fóra
6—Agulhas do typo D.
7—Cadeira de ferro fundido para o apoio das cremalheiras
8—Parafusos para fixar calços aos dormentes
9—Parafusos para fixar as cremalheiras
10—Detalhes da cremalheira da E. F. Therezopolis
11—Estudo dos parafusos e talas da Rio d'Ouro
12—Desvio em linha mixta com coração duplo 1/10.

ORGANISAÇÃO E ORÇAMENTOS

*a*) *Organisações dos serviços de execução e os graphicos respectivos para:*

| | |
|---|---|
| 1—Construcção de banheiros | 1 |
| 2—Construcção de barragens | 2 |
| 3—Construcção de boeiros | 3 |
| 4—Construcção de caixas d'agua | 1 |
| 5—Construcção de caixas de areia | 2 |
| 6—Construcção de caixas de esgoto | 1 |
| 7—Construcção de calçadas de concreto | 3 |
| 8—Construcção de calçamento de asphalto | 1 |
| 9—Construcção de carinhos de accesso | 2 |
| 10—Construcção de cancellas de madeira | 1 |
| 11—Construcção de carvoeiras | 1 |
| 12—Construcção de carcas de trilhos usados | 1 |
| 13—Construcção de desvio | 11 |
| 14—Construcção de prolongamentos de desvios | 2 |
| A transportar | 32 |

| | |
|---|---|
| Transporte | 32 |
| 15—Construcção de encontros e alas para pontes | 4 |
| 16—Installação de balanças | 1 |
| 17—Construcção de manilhas de concreto armado | 4 |
| 18—Construcção de metros para carvão | 1 |
| 19—Construcção de cruzamentos | 1 |
| 20—Construcção de modificações de linhas | 4 |
| 21—Assentamento do 3.º trilho | 2 |
| 22—Construcção de muros de arrimo | 21 |
| 23—Construcção de parachoques | 1 |
| 24—Construcção de passagens inferiores | 2 |
| 25—Construcção de passagens de nivel | 2 |
| 26—Construcção de passagens superiores | 5 |
| 27—Construcção de pontes de concreto armado | 4 |
| 28—Construcção de pontes metallicas | 2 |
| 29—Construcção de vigas de concreto armado | 7 |
| 30—Abrigos | 3 |
| 31—Armazens | 6 |
| 32—Bilheteiras | 1 |
| 33—Cabines para estações | 2 |
| 34—Casas para feitores | 1 |
| 35—Casas para trabalhadores | 1 |
| 36—Casas de turma | 1 |
| 37—Depositos para explosivos | 2 |
| 38—Dormitorios de alvenaria | 4 |
| 39—Escadas de ferro | 1 |
| 40—Estações | 6 |
| 41—Estribos com cobertura | 2 |
| 42—Estucamentos | 1 |
| 43—Galerias de concreto armado para installações sanitarias | 2 |
| 44—Gradis para plataformas | 1 |
| 45—Installações sanitarias | 3 |
| 46—Mezzaninos | 2 |
| 47—Modificações e accrescimos na 1.ª Sub-Chefia da Divisão | 1 |
| 48—Plataformas | 7 |
| 49—Plataformas economicas | 1 |
| 50—Portões de ferro | 2 |
| 51—Vallas para reparações | 3 |
| 52—Varejos typo para estações | 2 |
| | 149 |

*b*) *Orçamentos feitos:*

| | | |
|---|---|---|
| 1—Banheira | 1 — | 1:001$897 |
| 2—Boeiros de alvenaria | 2 — | 12:985$329 |
| 3—Caixas d'agua de concreto armado | 1 — | 9:966$702 |
| 4—Caixas de esgoto (16) e manilhas rectas de 9''.(1415) | — — | 14:446$730 |
| 5—Calçadas de concreto | 2 — | 536:835$370 |
| 6—Calçamento de asphalto | 1 — | 45$867 |
| 7—Caminhos de accesso | 2 — | 6:011$539 |
| 8—Cancellas de madeira | 20 — | 9:975$122 |
| 9—Assentamento de cancellas | 6 — | 966$531 |
| 10—Cercas de trilhos usados | 1 — | 12:727$923 |
| A transportar | | 604:963$010 |

| | | |
|---|---|---|
| Transporte.... ..... ... | | 604:965$010 |
| 11—Desvios mortos — bitola de 1m,00..... ..... | 1 — | 11:066$165 |
| 12—Desvios mortos — bitola de 1m,60..... | 9 — | 315:090$695 |
| 13—Desvios mortos — bitola mixta..... | 2 — | 37:743$465 |
| 14—Prolongamento de desvios..... | 1 — | 2:658$913 |
| 15—Encontros de alvenaria para pontes..... | 8 — | 384:576$855 |
| 16—Fossas biologicas de concreto armado. ..... | 1 — | 571$497 |
| 17—Fossos americanos ..... ..... | 5 — | 27:589$402 |
| 18—Installação de balanças..... | 1 — | 6:580$675 |
| 19—Linhas da bitola de 1m,00..... | [illegible] — | 502:965$252 |
| 20—Cruzamento de linha (bitola 1m,60)..... | 1 — | 1:974$150 |
| 21—Lastramento de linhas..... | 1 — | 5:574$165 |
| 22—Modificações de linhas. ..... | 5 — | 196:945$378 |
| 23—Assentamento do 3.º trilho..... | 2 — | 196:755$081 |
| 24—Variante de Poá (conclusão das obras)..... | — — | 5.249:296$175 |
| 25—Manilhas de concreto armado..... | [illegible] — | 62:412$904 |
| 26—Assentamento de manilhas de concreto armado..... | 6 — | 17:[illegible] |
| 27—Metro para carvão ..... | 1 — | [illegible] |
| 28—Movimentos de terras..... | 1 — | [illegible] |
| 29—Muros de arrimo..... ..... ..... . ..... | 2 — | 130:202$349 |
| 30—Muros divisorios de concreto armado..... | 1 — | 15:012$480 |
| 31—Para-choques..... ..... ..... | 10 — | 8:354$771 |
| 32—Passagens inferiores de concreto armado..... | 2 — | 149:618$379 |
| 33—Passagens de nivel (bitola de 1m,00)..... | 5 — | 3:868$380 |
| 34—Passagens de nivel (bitola de 1m,60)..... | 4 — | 3:793$074 |
| 35—Passagens superiores de concreto armado..... | 4 — | 263:574$864 |
| 36—Pilares, vigas e lages de concreto armado p.ª pontes | — — | 58:716$953 |
| 37—Pontes de concreto armado..... | 3 — | 861:625$051 |
| Total..... | | 7.110:291$821 |

CONSERVAÇÃO ORDINARIA DA LINHA

*a) Trilhos*

A substituição de trilhos no ramal de São Paulo torna-se, de dia a dia, mais premente, pois grande parte dos que ahi se encontram não mais offerecem a resistencia necessaria ao intenso movimento de trens daquelle ramal, trazendo a insegurança da linha sempre aprehensiva a Administração.

As providencias reclamadas são sempre tomadas, na medida dos recursos, infelizmente bem exiguos. Assim é que como medida de emergencia foram levantados alguns kilometros de trilhos do ramal de Austin para substituições urgentes e necessarias no ramal de São Paulo. Essas substituições parciaes vieram trazer um pouco mais de tranquilidade sobre a segurança de nossas linhas, tendo as fracturas de trilhos diminuido sensivelmente, e isso em virtude dos vinte kilometros de trilho typo C assentados em substituição nos pontos em que tal providencia mais era necessaria. A média, que era de 11 fracturas por mez, baixou a 3, o que foi conseguido com aquella transformação e applicação de 2.800 retensores.

Foi feita, no anno passado, a substituição de 40 kilometros ,de linha nos trechos em que os trilhos typo C (42 kg. por m/c) se apresentavam mais gastos. Essas substituições por trilhos novos foram procedidas: — 20 km. na 3.ª Inspectoria e 20 km. na 4., ambas no ramal le São Paulo. No ramal de Paraopeba foram substituidos 13k,766 de trilhos typo "B" por trilhos typo "C" retirados do ramal de São Paulo. Na 8.ª Inspectoria, entre Lafayette e Aguiar Moreira, foram aproveitados 5km,859 de trilhos typo"B" retitados do ramal de Paraopeba, em substituição de outros tambem typo "B", que se encontravam em peiores condições.

Na 10.ª Inspectoria, kms. 692 e 694, foram substituidos trilhos typo "A", na extensão de 1km,898, por trilhos typo "B" retirados do ramal de Paraopeba e da 8.ª Inspectoria.

Na Rio d'Ouro foram feitas as seguintes transformações:

710 trilhos "Carnegie" (25 Ks.) substituidos por trilhos typo "B";
260 trilhos "Carnegie" (18 ks.) substituidos por trilhos Cockeril (20 ks.);
629 trilhos "Carnegie" (18 ks.) substituidos por Carnegie (25 ks.).

*b*) *Dormentes*

Foram empregados, nas diversas Inspectorias, durante o anno, 249.193 dormentes, distribuidos de conformidade com o quadro abaixo:

| Inspectorias | Dormentes de bitola larga | Dormentes de bitola estreita | Totaes |
|---|---|---|---|
| 1.ª | 30.986 | 631 | 31.617 |
| 2.ª | 15.154 | — | 15.154 |
| 3.ª | 17.415 | 3.780 | 21.195 |
| 4.ª | 25.153 | — | 25.153 |
| 5.ª | 13.337 | — | 13.337 |
| 6.ª | 8.526 | 2.230 | 10.756 |
| 7.ª | 23.783 | 1.600 | 25.383 |
| 8.ª | 1.024 | 14.219 | 15.243 |
| 9.ª | 1.810 | 7.417 | 9.227 |
| 10.ª | — | 10.150 | 10.150 |
| 11.ª | 1.226 | 13.275 | 14.501 |
| 12.ª | 617 | 6.547 | 7.164 |
| 13.ª | 1.928 | 21.990 | 23.918 |
| 14.ª | 150 | 17.684 | 17.834 |
| 15.ª | 40 | 8.521 | 8.561 |

Em concurrencia publica foram contractados 503.500 dormentes, attingindo, porém, os fornecimentos o total apenas de 431.255 dormentes, ficando em falta a quantidade de 72.245 correspondente á importancia de 265:804$450. As parcellas de fornecimento foram:

| | |
|---|---|
| Dormentes de bitola estreita | 238.187 |
| Dormentes de bitola larga (2m,65) | 80.000 |
| Dormentes de bitola larga (2m,85) | 112.568 |
| Dormentes de bitola larga especiaes | 500 |

A importancia dos fornecimentos foi de 1.900:170$550, produzindo os seguintes custos médios.

| | |
|---|---|
| Bitola estreita de madeira de lei | 3$512 |
| Bitola estreita sem distincção de classe | 3$440 |
| Bitola larga (c/2m,85 de comp.º), sem distincção de classe | 6$109 |
| Bitola larga sem distincção de classe e comprimento | 5$586 |
| Geral, sem distincção de zona, classe ou dimensões | 4$406 |

A adopção do comprimento de 2m,85 para os dormentes de bitola larga, em vez de 2m,65, adoptado anteriormente, se justifica por se ter verificado que o comprimento dos dormentes de bitola larga era insufficiente.

A razão da modificação foi que o dormente ,para distribuir sobre o terreno uma carga uniforme, devia ter comprimento $l = 1,7\ (b+e)$, em que *b* é a bitola e *e* largura do boleto do trilho. Assim o dormente trabalhará, por sua vez, sob uma reacção igualmente distribuida, sendo iguaes seus momentos de flexão sob os trilhos, no Centro. Nessas condições a secção do dormente está melhor aproveitada e o terreno trabalhará o melhor possivel — o que não acontece com o dormente de 2m, 65.

Por haver ainda grande stock de dormentes de bitola larga, de 2m,65 de comprimento tirados por antigos fornecedores, que ignoravam a modificação referida, foram, depois da mesma adoptada, acceitos dormentes com a primitiva dimensão.

*c) Desvios*

A extensão total dos desvios construidos e augmentados em 1932, foi de 3.722 metros, sendo 1.550 em bitola de 1m,60 e 2.172 em bitola de 1m,00. A extensão de desvios ficou accrescida de 2.491 metros, relativos ás Estradas Rio d'Ouro e Therezopolis, incorporados á Central.

Ficou, assim, elevada a 582km,158, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Bitola de 1m,60..... | 372km,790 |
| Bitola de 1m,00..... | 175km,703 |
| Bitola mixta..... | 33km,665 |
| Total.... ..... | 582km,158 |

Nos desvios existentes foram reparados 634 chaves e 718 cruzamentos e substituidos 225 cruzamentos e 161 chaves.

*d) Lastro*

Embora lutando com difficuldades resultantes da carencia de pessoal e material, cresce, ainda que de pouco cada anno, a extensão de linha cujo lastro de argila é substituido pelo de pedra ou cascalho e saibro. Comquanto a Estrada disponha de pedreiros regularmente apparelhados para a producção razoavel de macadam, é este muito deficiente ainda, devido ao pessoal exiguo em demazia e cujo numero não póde ser accrescido por carencia de verba.

A producção de macadam nas pedreiras existentes nas 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª, 5.ª, 7.ª e 15.ª Inspectorias está longe de satisfazer ás necessidades da linha, cujo lastro de pedra em grandes extensões vae se tornando insufficiente, compromettendo a segurança de circulação dos trens.

Em diversas Inspectorias o lastro de argila é substituido pelo de saibro, principalmente na linha da Rio d'Ouro, onde, devido em grande parte á má qualidade do lastro de argila, eram frequentes os descarrilamentos de trens.

Dispondo, pois, de poucos recursos para attender ao extenso e variado serviço de lastramento, sómente aos poucos, vae a linha recebendo o lastro ambicionado e cujo total já attingiu uma porcentagem de 77,5 %, bastante animadora.

Foi de 66km,884 a extensão da linha lastrada nas diversas Inspectorias, durante o anno de 1932, sendo o total em toda a Estrada, actualmente, o seguinte:

| | |
|---|---|
| Bitola larga ..... | 1.033km,240 |
| Bitola estreita..... | 1.296km,098 |
| Bitola mixta..... | 59km,774 |
| Total..... | 2.389km,112 |

*e) Cercas*

Foi de 607km,235 a extensão total de cercas reconstruidas e reparadas, discriminadamente, nas 15 Inspectorias da Linha.

| | |
|---|---|
| 1.ª Inspectoria..... | 19km,550 |
| 2.ª » ..... | 46km,834 |
| 3.ª » ..... | 47km,752 |
| 4.ª » ..... | 22km,343 |
| 5.ª » ..... | 40km,399 |
| 6.ª » ..... | 37km,020 |
| 7.ª » ..... | 73km,952 |
| 8.ª » ..... | 24km,137 |
| 9.ª » ..... | 23km,748 |
| 10.ª » ..... | 13km,745 |
| 11.ª » ..... | 32km,678 |
| 12.ª » ..... | 171km,119 |
| 13.ª » ..... | 8km,027 |
| 14.ª » ..... | 36km,381 |
| 15.ª » ..... | 31km,893 |
| Total..... | 607km,235 |

Cancellas:

| | |
|---|---|
| Substituidas..... | 35 |
| Collocadas..... | 10 |
| Reparadas..... | 5 |

*f) Edificios*

Constam do quadro abaixo os serviços executados:

| Designação | Reparados | Augmentados | Construidos | Totaes |
|---|---|---|---|---|
| Estações e dependencias..... | 408 | 12 | 3 | 423 |
| Residencias de empregados... | 276 | 5 | 3 | 284 |
| Casas de turmas..... | 172 | 2 | 14 | 188 |
| Depositos e officinas..... | 63 | 2 | 13 | 78 |
| Ranchos, guaritas, etc..... | 134 | — | 33 | 167 |

Merecem especial menção, para mais detalhe, os seguintes serviços:

*Estação de Engenho Novo* — O seu fechamento e a completa remodelação que se vinha fazendo desde 1930, ficaram concluidas no anno de 1932. A estação ficou unicamente com o movimento de passageiros de suburbios, passando o serviço de cargas para a estação de Silva Freire. O fechamento consistiu, principalmente, na construcção de uma passagem inferior ligando as ruas Lins Vasconcellos e Archias Cordeiro. Os caracteristicos dessa passagem serão dados no capitulo de "Obras de arte".

*Estação de Cascadura* — Foi terminado o calçamento do pateo de carga, situado ao lado do viaducto, com sahida para a Avenida Suburbana. Este serviço offereceu alguma difficuldade devido ao imprescindivel nivelamento da rocha.

Para evitar a invasão das aguas pluviaes que descem pela rua Coronel Rangel foi alargado de 1m,90 para 5m,10 e pontilhão do km. 15,817 e construido um muro de arrimo e de fechamento cujos serviços são mencionados no capitulo de "Obras d'arte".

*Estação de Nova Iguassú* — O seu fechamento se realizou com a construcção de uma passagem superior para pedestres e de um gradil ao longo do pateo. Foi completamente remodelado o edificio da estação e augmentada de 50 cm. a altura da plataforma principal.

*Estação de Realengo* — Além de outros serviços necessarios á sua conservação, foi construida uma platafórma para a Escola Militar, destinada ao embarque de tropas.

*Estação de Itacurussá* — Além dos serviços ordinarios, foi augmentado de 40 metros a sua platafórma.

*Estação de Mangaratiba* — Foi prolongado o caes na extensão de 300 metros, empregando-se 195m,3 de alvenaria de pedra.

Remodelação completa da fachada do Escriptorio da 3.ª Divisão.

Passaram por grandes reparos as estações de: — Itatiaia, Engehneiro Passos, Engenheiro Bianor, Villa Queimada, Lavrinhas e Cruzeiro, grandemente damnificadas durante o movimento revolucionario, irrompido em São Paulo.

Na estação de Cruzeiro foi construido um edificio para installação de cabine mechanica para movimentação de chaves.

*Estação de Sabaúna* — Durante longos annos funccionou em carros e guaritas, offerecendo um contraste desolador com a prosperidade do local. Além disso, as condições de suas linhas eram precarias, com prejuizo da circulação dos trens de grande velocidade; fortes curvas difficultavam a transposição das agulhas de accesso ás linhas de movimento. Era imperioso alterar-se a posição da estação e melhorar suas linhas e nesse sentido foi feito cuidadoso estudo e para realização integral, ainda foi mister fazer-se movimento de terras superior a 5.000 m3. Tudo foi transformado, mas grandemente melhorado, faltando, para o completo e perfeito acabamento, apenas o fechamento.

*Estação de Caçapava* — O edificio que servia de estação não correspondia á importancia da localidade, reclamando urgente demolição. Foi completamente remodelado, com aproveitamento apenas das paredes mestras, e apresenta, actualmente, optimo aspecto, estylo moderno, dispondo de amplas accomodações. Não foi ainda entregue ao trafego, por falta de alguns arremates.

*Estação de Norte* — Esta estação, mais do qualquer outra, pelo seu aspecto antiquado, precisava passar por uma completa remodelação, harmonizando-se com o progresso da cidade de São Paulo que se refaz e se transforma com apreciavel rapidez.

Ficou, pois, resolvida a sua remodelação de modo a conciliar esthetica e conforto compativeis com as condições financeiras do momento. Depois de organizados e approvados os projectos e detalhes, foram os trabalhos iniciados. Infelizmente, vêm-se conduzindo com um andamento moroso e ante-economico, decorrente, além de outros motivos, da circunstancia de estar a estação em franco funccionamento.

Ficaram concluidos, o 2.º pavimento, que foi adaptado para o telegrapho e selectivo e o 3.º, destinado á installação do apparelho de radio. Proseguem as modificações no 1.º pavimento, que constará de salas, compartimentos precisos aos misteres da administração e de uma parte central que, formando uma galeria, realçará o *hall* de entrada.

Foi levada a effeito a construcção da ala direita com dois pavimentos, sendo que na parte terrea funccionará a estação de suburbios e na superior se installará a Inspectoria da Linha.

Foi demolido uma antigo armazem que se encontrava em alinhamento com o velho edificio e onde era attendido o movimento de suburbios. Nesse local se preparam as fundações da ala esquerda, que se destinará, no andar terreo, a um salão restaurante e respe-

ctivas dependencias, salas de espera e *toilettes* e mais compartimentos exigidos pelo serviço da estação; a parte superior será occupada pela 3.ª Inspectoria do Trafego. As despesas com os serviços já executados orçaram em:

| | | |
|---|---|---|
| Material..... | 102:787$226 | |
| Mão de obra..... | 89:973$073 | 192:760$299 |

*Dormitorios do pessoal e mais dependencias da estação de Norte*

Os dormitorios destinados ao pessoal dos trens em estagio em Norte offereciam accomodações improprias e ante-hygienicas. Cogitou, pois, a administração, de adaptar, para esse fim, um antigo armazem de mercadorias desoccupado com a mudança do movimento de mercadorias para Norte–Cargas. Nesse armazem, cuja área coberta é de 1.250 m2, foram tambem alojadas diversas dependencias do expediente da estação, taes como: composição, archivo, escriptorio de rendas, almoxarifado do trafego, idem do telegrapho, etc. Foram executados vultosos serviços necessarios a um completo e confortavel apparelhamento, e provida a estação de Norte de bõas dependencias accessorias.

As despesas com esses serviços orçaram em:

| | | |
|---|---|---|
| De material..... | 12:899$533 | |
| De mão de obras..... | 38:559$887 | 51:459$420 |

Passaram, tambem, por grandes reparações as estações de Entre Rios, Mathias Barbosa, Juiz de Fóra e Mariano Procopio.

Na Linha Auxiliar as estações, em geral, se achavam em máo estado de conservação; grande numero dellas com platafórmas exiguas, descobertas, sem edificios para agencias e outras dependencias do expediente, que eram installadas em guaritas de madeira. Foram reformadas e fechadas todas as estações da 1.ª secção de suburbios, exceptuada, apenas, a de S. Matheus. Foram construidas novas estações em Terra Nova e Pavuna e tiveram grandes reparações a estação e deposito de Alfredo Maia.

OBRAS D'ARTE

Os serviços executados constam do quadro abaixo:

| DESIGNAÇÃO | REPARADOS | AUGMENTADOS | CONSTRUIDOS | SUBSTITUIDOS | TOTAES |
|---|---|---|---|---|---|
| Tunneis..... | 15 | 1 | — | — | 16 |
| Pontes..... | 128 | — | 3 | 3 | 134 |
| Viaductos..... | 3 | — | — | — | 3 |
| Pontilhões..... | 43 | 7 | 3 | 2 | 55 |
| Muros e paredões..... | 6 | 3 | 30 | — | 39 |
| Boeiros capeados..... | 41 | 13 | 27 | 2 | 83 |
| Boeiros abertos..... | 65 | 19 | 71 | — | 155 |
| Drenos..... | — | — | 4 | — | 4 |
| Vallas e valletas empedradas..... | 13 | — | 13 | — | 26 |
| Gyradores..... | 5 | — | — | — | 5 |
| Caixas d'agua..... | 105 | — | 12 | — | 117 |
| Mangueira..... | 7 | — | — | 51 | 58 |
| Passagens superiores..... | 2 | — | — | — | 2 |
| Passagens inferiores..... | 1 | — | 1 | — | 2 |

Merecem especial menção, pelo vulto dos serviços executados, as seguintes obras:

*Passagem inferior de Engenho Novo* — Esta passagem, construida para realização do fechamento da estação, custou 148:769$035 e os serviços nella executados foram:

| | |
|---|---|
| Excavação em terra..... | 720 m3 |
| Concreto armado..... | 130 » |
| Concreto simples..... | 25 » |

*Cascadura* — Para protecção contra inundações, foi alargada a valla de Cascadura que passou de 1m,90 para 5m,10 de vão, como já ficou dito, e construido um muro de arrimo em que se empregaram 208 m3 de concreto cyclopico.

*Nova Iguassú* — A passagem superior para pedestres construida nessa estação, para execução do seu fechamento, custou 42:000$000 e tem os seguintes caracteristicos:

| | |
|---|---|
| Comprimento ..... | 37m,50 |
| Largura ..... | 3m,50 |
| Largura total das 5 escadas..... | 15m, |
| Altura do piso sobre os trilhos..... | 6m,10 |

*Serviço executado*

| | |
|---|---|
| Concreto armado..... | 53m3 |
| Concreto simples..... | 12 » |
| Moldes..... | 250m2 |

Para fechamento do pateo foram gastos:

| | |
|---|---|
| Muros de concreto armado..... | 30 m3 |
| Muros de concreto cyclopico..... | 60 » |
| Baldrames de alvenaria de pedra . | 170 » |
| Gradil..... | 620 m. |

*Tunnel 15* — Ficou concluido o augmento de 10 metros no seu comprimento, com concreto armado, cujo cubo attingiu a 181m3,734.

*Ponte de Desengano* — Em vista do estado precario da alvenaria de cantaria nos seus pilares, vão sendo estes reforçados com concreto armado. Ficou concluido o serviço de cinco e meio pilares, faltando ainda quatro e meio pilares para o acabamento completo da ponte.

*Ponte de Villa Queimada* — Quando se retiraram os revoltosos paulistas da cidade de Queluz, dynamitaram o encontro superior da ponte existente na entrada da chave inferior da estação de Villa Queimada, tentando por este meio difficultar o avanço das tropas federaes. A viga que cahira no rio foi suspensa sobre fogueiras de dormentes, dando-se logo passagem aos trens, e posteriormente foi reconstruido o encontro de alvenaria.

*Ponte de Lavrinhas* — Tambem essa foi damnificada pelos revoltosos, quando obrigados a abandonar Cruzeiro. Dynamitados dois pilares, tres vigas cahiram, ficando desniveladas e mal apoiadas em partes dos pilares não attingidos pela acção da dynamite. Tratando-se de uma passagem indispensavel ao bom exito do ataque das forças federaes, foram as tres vigas alçadas por meio de macacos e apoiadas sobre fogueiras de dormentes para prompto restabelecimento do trafego. Sómente depois de terminada a lucta puderam ser reconstruidos os pilares, em concreto armado, serviço esse que já se acha concluido.

*Ponte de Cachocira* — Essa ponte sobre o rio Parahyba foi tambem minada pelos revoltosos, sendo, porém, menores os damnos. Minados dois pilares e o encontro superior, sómente a carga de um dos pilares explodiu. A viga – continua — nada soffreu e poude ser restabelecido o trafego em poucas horas, sobre fogueiras de dormentes, até que se pudesse, posteriormente, reconstruir o pilar.

*Ponte de Piquete* — Essa ponte, de viga continua, com 67 metros de vão, sobre o rio Parahyba, tem o pilar central destruido e a viga cortada a oxygenio, no meio.

Pediu-se o auxilio indispensavel de escaphandristas, e a demora dos mesmos teve como consequencia não se ter podido reconstruir o pilar e reparar a viga até agora, em razão de grandes enchentes que sobrevieram. Pela natureza do local, os serviços só poderão ser realizados durante a estiagem, que se approxima.

Foram reforçadas as tres ponte: *Areias*, *Matuto* e *Peripery*, que impediam o trafego de locomotivas de maior capacidade de tracção, no trecho de General Carneiro a Sete Lagôas. Com essas providencias a média dos trens de carga, que não ultrapassava a 190 unidades, attingiu, depois de reforçadas as pontes, a 220 unidades — o que representa um augmento de 15,5 % na capacidade dos trens, e, portanto, grande economia para a Estrada.

*Ponte Clementino* — Ficou terminada a sua construcção e com isso substituida mais uma ponte de madeira, fonte permanente de despezas e motivo constante de intranquillidade quanto á segurança do trafego.

*Ponte de Riacho Fundo* — Esta ponte, que se achava concluida ha tres annos, estava dependendo, para sua inauguração, da desapropriação de um terreno logo após o encontro superior, o que foi resolvido, permittindo a construcção da variante e a circulação dos trens pela referida ponte.

*Ponte de Cotovello* — Ficou concluida a construcção dessa ponte de vigas metallicas assentadas sobre encontros de concreto armado, em substituição de outra de madeira.

## OBRAS NOVAS

Referentes a este capitulo ha, actualmente, tres serviços apenas: Variante de Poá, ramal de Santa Barbara, e Officinas do Horto Florestal (Km. 600) do ramal de Bello Horizonte.

*Variante de Poá* — Iniciada em 1921, por instancia do então Director, Dr. Assis Ribeiro, que em detalhada exposição de motivos evidenciou a necessidade da construcção dessa variante, em vista do pessimo traçado entre Poá e Guayúna e a premencia de duplicação da linha no trecho Mogy–Norte. Projectada e locada no valle do Tieté, com rampa maxima de 0,007 e raios maiores de 300 metros, apresenta essa linha impressionante contraste com a velha que, além do mais, tem porcentagem de alinhamentos rectos notoriamente inferior. Derivando-se em Calmon Vianna — Km. 465 – 200 — entronca na 5.ª parada, Km. 493 + 019, com a extensão de 32km,592. A differença de 4km,899, a maior, é, entretanto, fartamente compensada por notavel encurtamento virtual. Depois de prompto o leito e concluidas as obras de arte, para a linha dupla, até Engenheiro Goulart — 25 kms., assentes trilhos de linha singela até ahi, apparelhado o trecho de casas de agentes, grupos de turmas da conservação, linha telegraphica, algumas extensões cercadas, com a faixa toda desapropriada até seu entroncamento nos suburbios de São Paulo — o que foi tarefa difficil — depois, emfim, de serem despendidos 17.000:000$000 nessa construcção, foram completamente paralysados os serviços em 1924.

Em 1931 o Governo Provisorio resolveu, acertada e patrioticamente, o proseguimento dos trabalhos e, organizados novos orçamentos dos serviços de terraplenagem e obras d'arte para definitivo acabamento, foi aberto, em 1932, um credito de 1.500:000$000 e reiniciados os serviços.

Estes marcharam com bastante regularidade durante o anno e foram os seguintes:

| | |
|---|---|
| Serviços de terraplenagem..... | 157.600 m3 |
| Linhas preparadas..... | 15 kms. |
| Drenagem do aterro de 450×1×1 | 450 m3. |

Construcção da ponte sobre o rio Guayaúna, com os seguintes serviços:

| | |
|---|---|
| Excavação em terra..... | 2856m3 |
| Alvenaria de pedra secca..... | 360 » |
| Radier de concreto..... | 122m3,544 |
| Alvenaria de pedra argamassa com cimento e areia.... | 964m3,180 |
| Alvenaria de pedra apparelhada com argamassa de cimento e areia..... | 1971m3,616 |
| Rejunctamento de cimento..... | 180m2 |

Junto á fundação foi installada uma bomba accionada a gazolina, com mangueira e canos de ferro galvanizado de 5".

Construcção de 3 boeiros, cujos serviços constaram de:

| | |
|---|---|
| Escavação em terra..... | 709m3,980 |
| Alvenaria de pedra..... | 532m3,760 |
| Radier de concreto..... | 52m3,110 |
| Escoramento com trilhos e pranchões usados..... | 183m2,00 |
| Manilhas de cimento armado, com 2 ordens..... | 107 |

Reconstrucção de 2 boeiros cujos serviços foram:

| | |
|---|---|
| Excavação em terra..... | 73m3,080 |
| Demolição de alvenaria..... | 155m3,200 |
| Escoramento de dormentes, pranchões e trilhos usados | 52m2,00 |
| Alvenaria de pedra..... | 122m3,980 |
| Rejunctamento com argamassa de cimento e areia... | 54m2,00 |

Montagem da ponte metallica da avenida Celso Garcia, na qual foram cravados 1254 rebites de diversas dimensões.

*Ramal de Santa Barbara* — O prolongamento do ramal de Santa Barbara até o entroncamento com a Estrada de Ferro Victoria a Minas, em São José da Lagôa, é de grande alcance economico, pois vem estabelecer communicação das Capitaes dos Estados de Minas Geraes e Espirito Santo, servindo a uma extensa zona feracissima, qual seja a do valle do rio Doce.

Feitos os estudos, em 1922, sómente em 1926 foi a linha locada e ordenado o inicio dos serviços de terraplenagem em toda a extensão, que é de 94km,600. Atacados os serviços com grande intensidade, foram, no mesmo anno, paralysados pelo governo do Dr. Washington Luis, em razão de não haver credito votado, depois de terem sido gastos.... 9.273:300$658.

Em Fevereiro de 1930, ainda sem credito votado, foram os serviços novamente iniciados, em toda extensão do ramal, com grande intensidade e, novamente, paralysados com o advento do governo revolucionario, em Junho de 1931.

Nessa segunda phase as despezas orçaram em 13.714:011$393 e, quando paralysados os serviços, achava-se quasi concluido o leito, em toda extensão, faltando, apenas, diminuto movimento de terras, poucas obras correntes e todas as obras especiaes, que constam da 1.ª travessia do Ribeirão Vermelho, 4 viaductos em Monlevade, Kk. 55 a 60, 2 pontes sobre o rio Piracicaba, 1 sobre o rio Santa Barbara e 1 sobre o rio do Peixe, esta já no entroncamento.

Tendo em vista o alcance economico desta linha e o vulto dos serviços já executados, foi aberto o credito especial de 3.000:000$000 no anno passado e os serviços reiniciados, mais uma vez, em Março. Os trabalhos marcharam com certa morosidade devido á escassez de material, que só começou a ser fornecido nos ultimos dias do anno.

O trecho entre Santa Barbara e Villa Rio Piracicaba, com 42 Kms., já se acha com todo o leito prompto, com excepção das pontes: 1.ª travessia do Ribeirão Vermelho, 1.ª travessia do rio Piracicaba e a sobre o ribeirão de Bicas, dependendo, apenas, do assentamento da linha que, por sua vez, depende da acquisição de trilhos de 50 ks. para o ramal de São Paulo, afim de alli serem assentados trilhos typo "B", que serão retirados de outros trechos, onde serão aproveitados os trilhos typo "C" do ramal de São Paulo.

A superstructura metallica das pontes, em parte já depositadas em Santa Barbara, aguarda o assentamento da linha para serem transportadas.

Os serviços executados foram:

| | |
|---|---|
| Terraplenagem..... | 100.546m3 |
| Alvenarias..... | 7.046m3 |
| Pedreira..... | 6.547m3 |

As despezas com os diversos serviços orçaram em 1.052:453$259.

### OFFICINAS DE HORTO FLORESTAL

Com o objectivo de apparelhar esta Estrada com uma officina modelar, em condições de arcar com a responsabilidade da reparação de numeroso material rodante, foram iniciados, em Agosto de 1931, os trabalhos das novas officinas de Horto Florestal, distante de Bello Horizonte cerca de 4 kilometros.

A escolha desse local foi motivada pela facilidade de recepção, ali, do material, quer da bitola larga, quer da estreita. No anno de 1931, devido á difficuldade no fornecimento de material, fez-se apenas a locação das obras e installação dos serviços, tendo-se dispendido nesse serviço a importancia de 6:330$000 com pessoal e 6:618$997 com material.

No anno de 1932, não tendo havido dotação orçamentaria para a continuação do serviço, afim de que não ficassem os mesmos paralysados, foi resolvida a sua continuação, embora em pequena escala, com verba ordinaria da 3.ª Divisão, tendo sido executados os seguintes serviços:

*a*) fundição de todas as columnas de concreto armado para as officinas de carros, em numero de 66;
*b*) fundição, em numero de 20, de colunmas de concreto armado, no parque de tóras;
*c*) fundição do embasamento, em concreto armado, de 11 columnas divisorias das officinas de carros e trucks;
*d*) abertura das fundações de duas cavas das officinas de trucks e abertura de mais 17 cavas das officinas de rodas.

As despezas, em 1932, montaram em 516:405$925, sendo 235:345$696 em pessoal e 281:060$229 em material.

Para completar faltam:

*a*) cobertura das officinas de carros;
*b*) fundição das officinas de trucks e rodas e as respectivas coberturas;
*c*) construcção de nova serraria, cujo serviço não foi iniciado;
*d*) concretação de todo o pizo das officinas.

## INSPECTORIA DO TELEGRAPHO E ILLUMINAÇÃO

Relativamente ás linhas telegraphicas e telephonicas, foram executados os seguintes serviços.

### CONSTRUCÇÕES

Foi construida, em Corintho, uma linha telephonica, directa do Posto de Conservação para o 12.º Deposito da Locomoção, sendo consumidos nesse serviço 200 lances de arame de zinco, de 0m,002, 10 isoladores Brasil e 5 roldanas.

Foram construidos 3.000 metros de linha de ferro, de 0m,004, para o Block, entre a 4.ª Parada e a cabine da estação de Taubaté, em retorno metallico.

Foi construida uma linha telephonica de Sabaúna á pedreira dessa estação, com 350 metros de extensão, em retorno metallico.

Foi construida uma linha para luz, com fio de cobre de 0m,002, nos signaes de Santo Angelo e Villa Mathilde, na extensão de 3.400 metros

### RECONSTRUCÇÕES

Nos kilometros 448 e 449 foram reconstruidos 2.000 metros de linhas telegraphicas e em igual extensão das linhas do selectivo.

Nos kilometros 110, 122, 146, 133 e 171 foram reconstruidos 1.500 metros de linha para apparelho phonopore, entre Pulverização e Barra, onde foram installados aquelles apparelhos.

Nos kilometros 228, 230, 233, 235, 236, e 237, foram reconstruidos 60.000 metros de diversas linhas.

Nos kilometros 240, 241, 242, 244, 245, 246, 250, 253, 254, 260 e 265 foram reconstruidos 110.000 metros de diversas linhas.

Entre os kilometros 217 e 246 foram reconstruidos 340.000 metros de diversas linhas.

Nos kilometros 99, 81, 186, 133, 183, 215, 224 foram tambem reconstruidos 1.500 metros.

### OUTROS SERVIÇOS

Foram substituidos 16 lances de linhas nos kilometros 502 a 504, no ramal de Ouro Preto.

Foi concluida a pintura dos postes existentes entre Barbacena e Bello Horizonte.

As linhas telegraphicas, selectivas e telephonicas, tiveram as suas installações embutidas, sendo collocadas as baterias em armarios do Telegrapho.

Foi substituida a posteação de trilhos entre Buarque de Macedo e Christiano Ottoni.

Foram chumbados e substituidos os isoladores das linhas de alta tensão e respectivas braçadeiras, na estação de Magno.

Foi retirada da linha de trafego mutuo, em Itabirito, o apparelho telegraphico, que servia para as communicações com a Repartição Geral dos Telegraphos, por ter sido fechada a referida estação.

Em D. Pedro II, foi mudada a installação dos apparelhos de radio, para a nova sala destinada a esse serviço.

Foram, então, collocadas duas antennas e a installação interna foi feita obedecendo ao projecto anterior, sendo apenas modificada a alimentação electrica do transmissor, que passou a ser feita pelos dois systemas, alternadamente.

No kilometro 479 foram approximadas da margem da via ferrea as linhas telegraphicas, pela ex-turma do 5.º Districto Telegraphico.

Na Barra do Pirahy foi installado um motor pertencente ao Block Adel.

Foram installados treze apparelhos telephonicos de varios typos, para o serviço de communicação entre os varios departamentos da Estrada Além desses, outros serviços foram effectuados, como sejam: confecções e reparos em diversos moveis, pela officina telegraphica; limpeza de globos e todo material concernente á electricidade, pela Usina Electrica; reparação de lanternas, gazometros e lampeões pelo pessoal da officina de Gazistas, bem como a alimentação e substituição de pilhas esgotadas pelos respectivos conservadores, sendo ainda substituidos e retirados das estações alguns apparelhos telegraphicos, telephonicos, selectivos, relais e phonopores.

## INSPECTORIA DA SIGNALIZAÇÃO

Durante o anno de 1932 foram executados os seguintes serviços:

1.º — *Cabine electrica de Cascadura* — com 31 alavancas movimentando 12 signaes principaes, 10 signaes de manobra e 9 chaves com os respectivos ferrolhos. E' uma cabine controlada pelo "track-circuit" em todas as linhas onde exerce commando.

2.º — *Guarita 1 de D. Clara* — com 10 alavancas, movimentando 2 signaes principaes, electricos, 1 disco de manobra e 4 chaves com os respectivos ferrolhos. E' dotada de "track-circuit", controlando todos os trens que lhe dêm accesso e possue 2 alavancas sobresalentes, sendo a 10.ª, de controle com a guarita n.º 2.

3.º — *Guarita 2 de D. Clara* — com 14 alavancas, movimentando 2 signaes principaes electricos, 5 discos de manobra e 3 chaves com os respectivos ferrolhos. E' dotada de "track-circuit", controlando as sahidas de todos os trens e possue 3 alavancas sobresalentes, sendo a 14.ª de controle com a guarita n.º 1.

4.º — *Bloqueio automatico* — entre Quintino Bocayuva e Madureira em todas as linhas, comprehendendo, tambem, o pateo subordinado ao controle da cabine electrica de Cascadura. Esse bloqueio commanda todas as partidas de Quintino Bocayuva para o interior e todas as entradas de Madureira para D. Pedro II, de modo a constituir, com os 3 serviços supra citados, um bloqueio unico que abrange as estações de Quintino Bocayuva, Cascadura, Madureira e a Circular de D. Clara, sua estação comprehendida. Com a inauguração desse serviço, a Estrada ficou dotada, em um dos trechos de seu maior movimento, de um systema perfeito de commando de trens. Com elle, dado o principio mesmo de automatismo do bloqueio e a existencia do "track-circuit", o trafego passou a offerecer uma segurança que até então não possuia, e a capacidade das linhas ficou augmentada.

Seu custo foi de:

| | |
|---|---|
| Pessoal..... | 137:132$000 |
| Material..... | 764:775$968 |
| Total..... | 901:907$968 |

5.º — *Bloqueio pelo Block System* — entre Barra do Pirahy e Pulverização, em substituição ao bloqueio pelo telegrapho até então existente. Esse serviço foi executado tendo em vista a maior segurança do trafego, sabido que o trecho citado é servido por duas linhas e possue um movimento grande de trens e intenso de machinas, a todas as horas do dia e da noite. Sua installação teve ainda o merito de avançar em cerca de dois kilometros mais o bloqueio do ramal de S. Paulo, já agora quasi todo executado, por isso que o Staff se extende entre Pulverização e Mogy das Cruzes e entre Calmon Vianna e 4.ª Parada, restando bloqueiar com apparelhos de signalização apenas os trechos Mogy das Cruzes — Calmon Vianna — 4.ª Parada — Norte.

Seu custo foi de:

| | |
|---|---|
| Pessoal..... | 3:000$100 |
| Material..... | 7:576$042 |
| Total..... | 10:576$142 |

## INSPECTORIA DE OFFICINAS

Foram executados, durante o anno de 1932, os seguintes serviços:

Desdobramento de tóras de madeira, para attender aos pedidos das demais Inspectorias, relativamente á madeira serrada e apparelhada destinada a diversos fins; fundição de ferro, aluminio e bronze para os serviços da Divisão e confecção principalmente de cruzamentos, chaves para mudança de via, parafusos, rebites, rodeiros, trados,caixas automaticas, placas de apoio e calços de ferro fundido para chaves e cruzamentos, material especial de ferro fundido para a Inspectoria de Signalização, fogões, reparação e construcção de automoveis de linha, etc.

A carpintaria da Inspectoria de Officinas confecciona esquadrias diversas, guaritas, porteiras, "carrosserie" de automoveis de linha, mesas para "troly", para apparelhos telegraphicos, secretarias para escriptorios, cadeiras, cabos para ferramentas, tacos para assoalho etc.

Essa Inspectoria está apparelhada para confecção de supprimentos urgentes dos departamentos da Estrada, incluindo-se picaretas, enxadas, marrões, macacos para curvar trilhos, etc.

Além disso, está apta para effectuar reparações de machinas, não só da Inspectoria de Officinas, como tambem das Inspectorias da Divisão, taes como, entre ellas, bombas, britadores, motores, etc.

Durante o anno de que se trata, foi installado mais um engenho vertical para dedobramento de tóras, sendo o seguinte o movimento principal das suas diversas secções

| | |
|---|---|
| Madeira serrada | 2211m3,158 |
| Ferro fundido em obra | 92791kg,8 |
| Cruzamentos de trilhos e angulos diversos | 101 |
| Agulhas de trilhos e dimensões diversas | 162 |
| Chaves de trilhos e dimensões diversas | 92 |
| Travessias das linhas da Central com outras vias ferreas | 5 |
| Apparelhos de manobras | 23 |
| Reparações de automoveis de linha | 16 |
| "Carrosseries" para automoveis de linha | 17 |
| Guaritas | 46 |
| Cadeiras gyratorias | 9 |
| Cadeiras typo "padrão" | 13 |
| Armarios diversos | 20 |
| Mesas diversas e balcões para apparelhos telegraphicos | 14 |
| Secretarias com tampa de correr | 5 |
| Carrinhos e carrocinhas para aterro | 50 |
| Trados de diametros diversos | 1700 |
| Fogões economicos | 13 |

## INSPECTORIA FLORESTAL

Foram executados, na Inspectoria acima, durante o anno de 1932, os serviços seguintes:

### CONSTRUCÇÕES

Foi construido, além de outros pontilhões e boeiros, um pontilhão de alvenaria de pedra e concreto, de 5m,0×3m,30×1m,20, na Fazenda de Páu Grande.

### REPARAÇÕES

Foram reparadas a casa do escrevente da fazenda de Monte Sinai e a da séde do Horto de Monte Sinai.

SERVIÇOS DIVERSOS

| | |
|---|---|
| Capina de essencias florestaes | 1.251.634m2 |
| Plantio de essencias florestaes | 44.250 |
| Replantio de essencias florestaes | 14.408 |
| Producção de mudas de essencias florestaes | 113.684 |
| Capina de asseiro | 5.038m2 |
| Capina de culturas diversas | 409.460m2 |
| Roçada de matto nas essencias florestaes | 254.858m2 |
| Extincção de formigueiros | 17.150 |
| Confecção de balaios | 35.323 |
| Reparação de cercas | 16.085m,00 |
| Construcção de cercas | 2.400m,00 |
| Colheita de sementes | 4.278 litros |
| Colheita de milho | 2.285 litros |

## EXTENSÃO DAS LINHAS

A extensão da linha em trafego, em 31 de Dezembro de 1932, era de 3.083km,109, assim discriminada:

| | |
|---|---|
| Bitola de 1m,00 | 1.830km,079 |
| Bitola de 1m,60 | 1.193km,256 |
| Bitola mixta | 59km,774 |
| Total | 3.083km,109 |

A extensão total da linha em trafego, foi augmentada em 1932 de 37km,690 com a encampação da Estrada de Ferro Therezopolis, que passou a constituir um ramal da Central do Brasil, annexado á 13.ª Inspectoria da Linha, tendo sido, porém, diminuidos de 17km,600 no ramal de Austin a Santa Cruz, cujos trilhos foram empregados no ramal de São Paulo e em outros trechos.

A extensão da linha a conservar em 31 de Dezembro de 1932 era de 3.880km,891 assim distribuida:

| | B. Larga | B. Estreita | B. Mixta | Total |
|---|---|---|---|---|
| Troncos | 611km,062 | 798km,293 | 58km,435 | 1.467km,790 |
| Ramaes | 762km,966 | 1.046km,527 | 5km,718 | 1.815km,211 |
| Circulares | 7km,874 | 7km,870 | — | 15km,744 |
| Desvios | 371km,714 | 176km,767 | 33km,665 | 582km,146 |
| Somma | 1.753km,616 | 2.029km,457 | 97km,818 | 3.880km,891 |

A distribuição da extensão de linha em trafego pelo Districto Federal, Estado do Rio de Janeiro, Minas Geraes e São Paulo é a seguinte:

| | |
|---|---|
| Districto Federal | 130km,947 |
| E. do Rio de Janeiro | 847km,406 |
| E. de Minas Geraes | 1.772km,468 |
| E. de São Paulo | 332km,288 |
| Total | 3.083km,109 |

## EXTENSÃO DAS LINHAS EM TRAFEGO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

QUADRO N. 1

| Extensão das linhas | Bitola Larga 1m,60 | Bitola Estreita 1m,00 | Bitola - Mixta 1m,60 - 1m,00 |
|---|---|---|---|
| **I — LINHAS TRONCOS** | | | |
| Central a Barra do Pirahy | 108km,120 | — | — |
| Barra do Pirahy a Barão de Vassouras | 290km,296 | — | — |
| Barão de Vassouras a Juparanã | — | — | 3km,610 |
| Juparanã a Parahyba | 55km,025 | — | — |
| Parahyba a Entre Rios | — | — | 10km,405 |
| Entre Rios a Lafayette | 264km,813 | — | — |
| Lafayette a Burnier | — | — | 35km,653 |
| Burnier a Montes Claros | — | 617km,932 | — |
| Alfredo Maia a Triagem (é dupla) | — | — | 4km,379 |
| Triagem a Costa Barros (é dupla | — | 18km,893 | — |
| Costa Barros a Parahyba | — | 142km,765 | — |
| Sommas — Kms | 448km,254 | 779km,490 | 54km,056 |
| **II — LINHAS CIRCULARES** | | | |
| D. Pedro II | 0km,534 | — | — |
| D. Clara | 1km,062 | — | — |
| Bangu' | 2km,468 | — | — |
| Matadouro | 3km,270 | — | — |
| Pavuna | — | 4km,062 | — |
| Sommas — Kms | 7km,874 | 4km,062 | — |
| **III — RAMAES** | | | |
| Gambôa | 1km,008 | — | — |
| Mangaratiba (Deodoro a Mangaratiba) | 81km,185 | — | — |
| Austin (Austin a Santa Cruz) | 12km,600 | — | — |
| Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby) | 3km,216 | — | — |
| São Paulo (Barra do Piraiy a Norte) | 389km,949 | — | — |
| Varnhagen de Piná (Cabinon Vianna a Eng.° Goulart) | 2km,080 | — | — |
| Lima Duarte (Bemfica a Lima Duarte) | 52km,095 | — | — |
| Paraopeba (Joaquim Murtinho a Bello Horizonte) | 162km,096 | — | — |
| Morro da Mina (serviço de manganez, chave no km 468,710 da Linha do Centro) | 7km,320 | — | — |
| Portella (G. Portella a Barão de Vasseuras) | — | 42km,937 | — |
| Santa Rita de Jacutinga (Juparanã a Sta. Rita) | — | 100km,793 | — |
| Affonso Arinos (Valença a Affonso Arinos) | — | 59km,849 | — |
| Porto Novo (Entre Rios a Porto Novo) | — | 63km,771 | — |
| Mercês (Palmyra a Mercês) | — | 56km,977 | — |
| Ponte Nova (Burnier a Ponte Nova) | — | 139km,501 | 5km,718 |
| Bello Horizonte (Gal. Carneiro a Bello Horizonte) | — | 14km,343 | — |
| Santa Barbara (Sabaré a Santa Barbara) | — | 76km,312 | — |
| Pirapóra (Corinthio a Independencia) | — | 155km,698 | — |
| Diamantina (Corinthio a Diamantina) | — | 147km,516 | — |
| Piquete (Lorena a Rodrigues Alves) | — | 17km,250 | — |
| Deodoro (Deodoro a Honorio Gurgel) | — | 3km,022 | — |
| Rio d'Ouro | — | 104km,191 | — |
| Therezopolis | — | 37km,690 | — |
| Bananal | — | 26km,677 | — |
| Sommas — Kms | 737km,128 | 1.047km,527 | 5km,718 |
| Extensão total em trafego — 3.083km,109. | | | |
| Totaes geraes — Kms | 1.193km,256 | 1.830km,079 | 59km,774 |

## EXTENSÃO DAS LINHAS A CONSERVAR EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

QUADRO N. 2

| DESIGNAÇÃO DAS LINHAS | BITOLA LARGA 1m,60 | BITOLA ESTREITA 1m,00 | BITOLA MIXTA 1m,60-1m,00 |
|---|---|---|---|
| **I—LINHAS TRONCOS** | | | |
| **Linha do Centro** | | | |
| D. Pedro II a Barra do Pirahy (é quadrupla de D. Pedro II a Engenho de Dentro e de Madureira a Deodoro, sextupla de Engenho de Dentro a Madureira e dupla de Deodoro a Barra do Pirahy) | 270km,928 | — | — |
| Barra do Pirahy a Barão de Vassouras | 30km,296 | — | — |
| Barão de Vassouras a Juparanã | — | — | 3km,619 |
| Juparanã a Parahyba | 55km,025 | — | — |
| Parahyba a Entre Rios | — | — | 10km,405 |
| Entre Rios a Lafayette | 264km,813 | — | — |
| Lafayette a Burnier | — | — | 35km,653 |
| Burnier a Montes Claros | — | 617km,932 | — |
| **Linha Auxiliar** | | | |
| Alfredo Maia a Triagem (é dupla) | — | — | 8km,758 |
| Triagem a Costa Barros (é dupla) | — | 37km,606 | — |
| Costa Barros a Parahyba | — | 142km,755 | — |
| Sommas — Kms | 611km,062 | 798km,293 | 58km,435 |
| Total geral 1.467km,790 | | | |
| **II—LINHAS CIRCULARES** | | | |
| **Linha do Centro** | | | |
| D. Pedro II | 0km,534 | — | — |
| D. Clara | 1km,662 | — | — |
| **Ramal de Mangaratiba** | | | |
| Bangu' | 2km,408 | — | — |
| Matadouro | 3km,270 | — | — |
| **Linha Auxiliar** | | | |
| Pavuna (é dupla de Costa Barros a Galdino Rocha–3km,808) | — | 7km,870 | — |
| Sommas — Kms | 7km,874 | 7km,870 | — |
| Total geral 15km,744 | | | |
| **III—RAMAES** | | | |
| Ramal de Gambôa (Maritima) | 1km,008 | — | — |
| Ramal de Mangaratiba (Deodoro a Mangaratiba, é dupla de Deodoro a Bangu') | 90km,218 | — | — |
| Ramal de Austin (Austin a Santa Crux) | 12km,600 | — | — |
| Ramal de Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby) | 5km,216 | — | — |
| Ramal de São Paulo (Barra do Pirahy a Norte — é dupla de Mogy a C. Vianna e Eng.º S. Paulo a Norte) | 406km,724 | — | — |
| Ramal de São Paulo — Variante de Poá (C. Vianna a Eng.º Goulart) | 25km,689 | — | — |
| Ramal de Lima Duarte (Bemfica a Lima Duarte) | 52km,095 | — | — |
| A transportar | 593km,550 | — | — |

QUADRO N. 2 (Continuação)

| DESIGNAÇÃO DAS LINHAS | BITOLA LARGA 1m,60 | BITOLA ESTREITA 1m,00 | BITOLA MIXTA 1m,60-1m,00 |
|---|---|---|---|
| Transporte | 593km,550 | — | — |
| Ramal de Paraopeba (J. Murtinho a B. Horizonte) | 162km,096 | — | — |
| Ramal de Morro da Mina (serviço de manganez, chave no Km. 463,710 da Linha do Centro) | 7km,320 | — | — |
| Ramal de Portella (C. Portella a Barão de Vassouras) | — | 42km,967 | — |
| Ramal de Sta. Rita de Jacutinga (Juparanã a Santa Rita) | — | 106km,793 | — |
| Ramal de Affonso Arinos (Valença a Affonso Arinos) | — | 50km,849 | — |
| Ramal de Porto Novo (E. Rios a Porto Novo) | — | 65km,771 | — |
| Ramal de Mercês (Palmyra a Mercês) | — | 50km,977 | — |
| Ramal de Ponte Nova (Burnier a Ponte Nova) | — | 132km,501 | 5km,718 |
| Ramal de Bello Horizonte (General Carneiro a Bello Horizonte) | — | 14km,343 | — |
| Ramal de Santa Barbara (Sabará a Santa Barbara) | — | 76km,342 | — |
| Ramal de Piranema (Corinthio a Independencia) | — | 153km,698 | — |
| Ramal de Diamantina (Corintho a Diamantina) | — | 147km,516 | — |
| Ramal de Piquete (Lorena a Rodrigues Alves) | — | 17km,250 | — |
| Ramal de Desgero (Honorio Gurgel a Desgero) | — | 3km,022 | — |
| Ramal de Rio d'Ouro | — | 104km,191 | — |
| Ramal de Theresopolis | — | 37km,650 | — |
| Ramal de Bananal | — | 29km,677 | — |
| Somemas — Kms. | 762km,996 | 1.046km,527 | 5km,718 |
| Total geral 1.815km,211 | | | |
| IV—DESVIOS | | | |
| Extensão total é de Kms. 582,146 | | | |

## RESUMO

Linhas principaes:

| | | |
|---|---|---|
| a) | Tronco | 1.467km,790 |
| b) | Ramaes | 1.815km,211 |
| c) | Circulação | 15km,744 |
| | Desvios | 582km,146 |
| | Total | 3.880km,891 |

Total das Linhas a conservar ..... 3.880km,891

## EXTENSÃO DAS LINHAS NO DISTRICTO FEDERAL E NOS ESTADOS DO RIO DE JANEIRO, MINAS GERAES E SÃO PAULO, EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

QUADRO N. 3

| N.º DE ORDEM | DESIGNAÇÃO DAS LINHAS | DISTRICTO FEDERAL | RIO DE JANEIRO | MINAS GERAES | SÃO PAULO | TOTAES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Linha do Centro (D. Pedro II a Montes Claros) | 27km,141 | 186km,773 | 901km,949 | — | 1.115km,863 |
| 2 | Ramal de Gambôa | 1km,008 | — | — | — | 1km,008 |
| 3 | » » Deodoro (Deodoro a Honorio Gurgel) | 3km,022 | — | — | — | 3km,022 |
| 4 | » » Mangaratiba (Deodoro a Mangaratiba) | 40km,689 | 40km,496 | — | — | 81km,185 |
| 5 | » » Austin (Austin a Santa Cruz) | — | 12km,600 | — | — | 12km,600 |
| 6 | » » Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby) | — | 5km,216 | — | — | 5km,216 |
| 7 | » » Porto Novo (Entre Rios a Porto Novo) | — | 17km,846 | 45km,925 | — | 63km,771 |
| 8 | » » Lima Duarte (Bemfica a Lima Duarte) | — | — | 52km,095 | — | 52km,095 |
| 9 | » » Mercês (Palmyra a Mercês) | — | — | 56km,977 | — | 56km,977 |
| 10 | » » Morro da Mina (chave no Km. 463,710 da linha do Centro, serviço de manganez) | — | — | 7km,320 | — | 7km,320 |
| 11 | » » Paraopeba (Joaquim Murtinho a Bello Horizonte) | — | — | 162km,096 | — | 162km,096 |
| 12 | » » Ponte Nova (Burnier a Ponte Nova) | — | — | 145km,219 | — | 145km,219 |
| 13 | » » Santa Barbara (Sabará a Santa Barbara) | — | — | 76km,312 | — | 76km,312 |
| 14 | » » Pirapora (Corintho a Independencia) | — | — | 155km,698 | — | 155km,698 |
| 15 | » » Diamantina (Corintho a Diamantina) | — | — | 147km,516 | — | 147km,519 |
| 16 | Linha Auxiliar (Alfredo Maia a Parahyba) | 25km,145 | 140km,972 | — | — | 165km,937 |
| 17 | Ramal de Rio d'Ouro | 23km,978 | 80km,213 | — | — | 104km,191 |
| 18 | » » Therezopolis | — | 37km,690 | — | — | 37km,690 |
| 19 | » » Portella (G. Portella a Santa Rita de Jacutinga) | — | 136km,712 | 7km,018 | — | 143km,730 |
| 20 | » » Affonso Arinos (Valença a Affonso Arinos) | — | 59km,849 | — | — | 59km,849 |
| 21 | » » São Paulo (Barra do Pirahy a Norte) | — | 111km,235 | — | 278km,684 | 389km,919 |
| 22 | » » Bananal | — | 16km,012 | — | 10km,665 | 26km,677 |
| 23 | » » Piquete (Lorena a Rodrigues Alves) | — | — | — | 17km,250 | 17km,250 |
| 24 | » » São Paulo (Variante de Poá — C. Vianna a Engenheiro Goulart) | — | — | — | 25km,689 | 25km,689 |
| 25 | Circular de D. Pedro II | 0km,534 | — | — | — | 0km,534 |
| 26 | » » D. Clara | 1km,662 | — | — | — | 1km,662 |
| 27 | » » Bangu' | 2km,408 | — | — | — | 2km,408 |
| 28 | » » Matadouro | 3km,270 | — | — | — | 3km,270 |
| 29 | » » Pavuna | 2km,090 | 1km,972 | — | — | 4km,062 |
| | Somma — Kms. | 130km,947 | 847km,406 | 1.772km,468 | 332km,288 | 3.083km,109 |

## OS PONTOS DE DIVISA ENTRE OS ESTADOS SÃO OS SEGUINTES:

| | |
|---|---|
| LINHA DO CENTRO..... | Km. 27,141 — Ponte de Nazareth sobre o Rio Pavuna, entre o Districto Federal e o Estado do Rio de Janeiro; |
| | Km. 209,826 — Ponte de Serraria sobre o rio Parahybuna, entre o Estado do Rio de Janeiro e o Estado de Minas Geraes; |
| | Km. 226,323 — Ponte da Cachoeira do Inferno, sobre o rio Parahybuna, entre o Estado de Minas Geraes e o do Rio de Janeiro; |
| | Km. 230,411 — Ponte do Rio Preto sobre o Rio Preto, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de Minas Geraes; |
| RAMAL DE S. PAULO..... | Km. 219,355 — Ponte do Salto, sobre o rio Parahyba, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de São Paulo; |
| RAMAL DE BANANAL..... | Km. 16,012 — Entre o Estado do Rio de Janeiro e o de São Paulo; |
| LINHA AUXILIAR..... | Km. 25,206 — Na linha tronco — Ponte sobre o rio de Pau entre o Districto Federal e o Estado do Rio de Janeiro; |
| | Km. 25,272 na circular de Pavuna — Ponte sobre o rio Pavuna, entre o Districto Federal e o Estado do Rio de Janeiro; |
| | Km. 251,590 — Ponte do Rio Preto, entre o Estado do Rio e o de Minas Geraes; |
| RAMAL DE RIO D'OURO..... | Km. 23,978 — Ponte de Pavuna. sobre o rio do mesmo nome, entre o Estado do Rio de Janeiro e o Districto Federal; |
| RAMAL DE PORTO NOVO... | Km. 135,234 — Ponte de Humaytá sobre o rio Parahybuna entre o Estado do Rio de Janeiro e o de Minas Geraes; |
| | Km. 201,800 — Ponte de Anta sobre o rio Parahyba, entre o Estado de Minas Geraes e o do Rio de Janeiro; |
| | Km. 512,749 — Ponte de Sapucaia, sobre o rio Parahyba, entre o Estado do Rio de Janeiro e o de Minas Geraes. |

## EXTENSÃO DAS LINHAS PRINCIPAES SEGUNDO AS BITOLAS, ATE' 31 DE DEZEMBRO DE 1932

QUADRO N. 4

| DESIGNAÇÃO DAS LINHAS | VIA SINGELA | | | VIA DUPLA | | | VIA QUADRUPLA | VIA SEXTUPLA | TOTAES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bitola de 1m,60 | Bitola de 1m,00 | Bitola mixta 1m,60–1m,00 | Bitola de 1m,60 | Bitola de 1m,00 | Bitola mixta 1m,60–1m,00 | Bitola de 1m,60 | Bitola de 1m,60 | |
| **LINHA DO CENTRO** | | | | | | | | | |
| D. Pedro II a Engenho de Dentro (Km. 11,391) | — | — | — | — | — | — | 45km,564 | — | 45km,564 |
| Engenho de Dentro a Madureira (Km. 5,288)... | — | — | — | — | — | — | — | 31km,728 | 31km,728 |
| Madureira a Deodoro (Km. 5,377)..... | — | — | — | — | — | — | 21km,508 | — | 21km,508 |
| Deodoro a Barra do Pirahy (Km. 86,064)..... | — | — | — | 172km,128 | — | — | — | — | 172km,128 |
| Barra do Pirahy a Barão de Vassouras..... | 20km,296 | — | — | — | — | — | — | — | 20km,296 |
| Barão de Vassouras a Juparanã..... | — | — | 3km,619 | — | — | — | — | — | 3km,619 |
| Juparanã a Parahyba..... | 55km,925 | — | — | — | — | — | — | — | 55km,925 |
| Parahyba a Entre Rios..... | — | — | 10km,405 | — | — | — | — | — | 10km,405 |
| Entre Rios a Lafayette..... | 264km,813 | — | — | — | — | — | — | — | 264km,813 |
| Lafayette a Burnier..... | — | — | 35km,653 | — | — | — | — | — | 35km,653 |
| Burnier a Montes Claros..... | — | 617km,932 | — | — | — | — | — | — | 617km,932 |
| **RAMAES** | | | | | | | | | |
| Gambôa..... | 1km,008 | — | — | — | — | — | — | — | 1km,008 |
| Mangaratiba (Deodoro a Bangu' Km. 9,033).... | — | — | — | 18km,066 | — | — | — | — | 18km,066 |
| Mangaratiba (Bangu' a Mangaratiba)..... | 72km,152 | — | — | — | — | — | — | — | 72km,152 |
| Austin (Austin a Santa Cruz)..... | 12km,160 | — | — | — | — | — | — | — | 12km,600 |
| Paracamby (Guedes da Costa a Paracamby).... | 5km,216 | — | — | — | — | — | — | — | 5km,216 |
| S. Paulo (Barra do Pirahy a Norte)..... | 389km,919 | — | — | — | — | — | — | — | 389km,919 |
| S. Paulo (Variante de Poá C. Vianna a Engegenheiro Goulart)..... | 25km,689 | — | — | — | — | — | — | — | 25km,689 |
| Bananal..... | — | 26km,677 | — | — | — | — | — | — | 26km,677 |
| Piquete (Lorena a Rodrigues Alves)..... | — | 17km,250 | — | — | — | — | — | — | 17km,250 |
| Lima Duarte (Bemfica a Lima Duarte)..... | 52km,095 | — | — | — | — | — | — | — | 52km,095 |
| Mercês (Palmyra a Mercês)..... | — | 56km,977 | — | — | — | — | — | — | 56km,977 |
| Morro da Mina (chave do Km. 463,710 da Linha do Centro, serviço de manganez)..... | 7km,320 | — | — | — | — | — | — | — | 7km,320 |
| A transportar — Somma..... | 906km,133 | 718km,836 | 49km,677 | 206km,999 | — | — | 67km,072 | 31km,728 | 1.890km 445 |

E' dupla de Mogy a C. Vianna e de Eng.º S. Paulo a Norte.

**QUADRO N. 4** (Continuação)

| DESIGNAÇÃO DAS LINHAS | VIA SINGELA | | | VIA DUPLA | | | VIA QUADRUPLA | VIA SEXTUPLA | TOTAES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bitola de 1m,60 | Bitola de 1m,00 | Bitola mixta 1m,60-1m,00 | Bitola de 1m,60 | Bitola de 1m,00 | Bitola mixta 1m,60-1m,00 | Bitola de 1m,60 | Bitola de 1m,60 | |
| Transporte | 906km,133 | 718km,836 | 49km,677 | 206km,999 | — | — | 67km,072 | 31km,728 | 1.980km,445 |
| Paraopeba (J. Murtinho a Bello Horizonte) | 162km,096 | — | — | — | — | — | — | — | 162km,096 |
| Ponte Nova (Burnier ao Km. 503,600) | — | — | 5km,718 | — | — | — | — | — | 5km,718 |
| Ponte Nova (Metallurgica a Ponte Nova) | — | 139km,501 | — | — | — | — | — | — | 139km,501 |
| Santa Barabara (Sabará a Santa Barbara) | — | 76km,312 | — | — | — | — | — | — | 76km 312 |
| Bello Horizonte (Gal. Carneiro a B. Horizonte) | — | 14km,343 | — | — | — | — | — | — | 14km,343 |
| Pirapora (Corintho a Independencia) | — | 155km,698 | — | — | — | — | — | — | 155km,698 |
| Diamantina (Corintho a Diamantina) | — | 147km,516 | — | — | — | — | — | — | 147km,516 |
| LINHA AUXILIAR | | | | | | | | | |
| Alfredo Maia a Triagem (Km. 4,379) | — | — | — | — | — | 8km,758 | — | — | 8km,758 |
| Triagem a Costa Barros (Km. 18,803) | — | — | — | — | 37km,606 | — | — | — | 37km,606 |
| Costa Barros a Parahyba | — | 142km,755 | — | — | — | — | — | — | 142km,755 |
| Entre Rios a Porto Novo | — | 63km,771 | — | — | — | — | — | — | 63km,771 |
| RAMAES | | | | | | | | | |
| Deodoro (Honorio Gurgel a Deodoro) | — | 3km,022 | — | — | — | — | — | — | 3km,022 |
| Portella (G. Portella a Sta. Rita de Jacutinga) | — | 42km,937 | — | — | — | — | — | — | 42km,937 |
| Santa Rita de Jacutinga (Juparanã a Sta. Rita de Jacutinga) | — | 100km,793 | — | — | — | — | — | — | 100km,793 |
| Rio d'Ouro | — | 104km,191 | — | — | — | — | — | — | 104km,191 |
| Therezopolis | — | 37km,690 | — | — | — | — | — | — | 37km,690 |
| CIRCULARES | | | | | | | | | |
| D. Pedro II (Km. 57,20) | 0km,534 | — | — | — | — | — | — | — | 0km,534 |
| D. Clara | 1km,662 | — | — | — | — | — | — | — | 1km,662 |
| Bangu' | 2km,408 | — | — | — | — | — | — | — | 2km,408 |
| Matadouro | 3km,270 | — | — | — | — | — | — | — | 3km,270 |
| Pavuna | — | 0km,254 | — | — | 7km,616 | — | — | — | 7km,870 |
| Somma | 1.076,103 | 1.807,468 | 55km,395 | 206km,999 | 45km,222 | 8km,758 | 67km,072 | 31km,728 | 3.298km,745 |

## EXTENSÃO DAS LINHAS, ESTAÇÕES, PARADAS, ESTRIBOS E POSTOS TELEGRAPHICOS

**QUADRO N. 5**

| Anno | Bitola | Extensão das linhas em trafego (metros) | Extensão dos desvios (metros) | Lastramento com pedra ou cascalho | | Numero de estações | Numero de paradas | Numero de estribos | Numero de postos telegraphicos |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Extensão (metros) | Percentagem | | | | |
| 1932 | 1m,00 | 1.830.079 | 176.767 | 1.295.842 | 70,8°/° | 181 | 12 | 43 | 1 |
| | 1m,60 | 1.193.256 | 371.714 | 1.033.240 | 86,5°/° | 229 | 11 | 10 | 4 |
| | mixta | 59.774 | 33.665 | 59.774 | 100 °/° | 8 | — | — | — |
| | Totaes | 3.083.109 | 582.146 | 2.388.856 | 77,5°/° | 418 | 23 | 53 | 5 |

## EXTENSÃO TOTAL DOS DESVIOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

**QUADRO N. 6**

| EXTENSÃO DAS LINHAS | Extensões em kilometros |
|---|---|
| Linha do Centro | 243,556 |
| Ramal da Gambôa | 19,475 |
| Circular de D. Clara | 2,413 |
| Ramal de Mangaratiba | 26,693 |
| » » Austin | 0,689 |
| » » Paracamby | 2,803 |
| » » São Paulo | 121,919 |
| » » Bananal | 1,255 |
| » » Piquete | 2,027 |
| Variante de Poá | 4,004 |
| Ramal de Lima Duarte | 2,553 |
| » » Mercês | 3,517 |
| » » Paraopeba | 28,065 |
| » » Ponte Nova | 10,694 |
| » » Santa Barbara | 5,594 |
| » » Bello Horizonte | 2,880 |
| » » Diamantina | 6,984 |
| » » Pirapora | 11,372 |
| Linha Auxiliar (Alfredo Maia a Porto Novo) | 53,515 |
| Ramal de Rio d'Ouro | 8,558 |
| » » Therezopolis | 2,669 |
| Governador Portella a Santa Rita de Jacutinga | 14,148 |
| Ramal de Affonso Arinos | 3,529 |
| Circular da Pavuna | 2,734 |
| | 582,146 |

## LASTRAMENTO DA LINHA COM PEDRA OU CASCALHO EM 1932

QUADRO N. 7

| INSPECTORIAS | EXTENSÃO LASTRADA |
|---|---|
| 8ª. Inspectoria | 6.052m,00 |
| 10.ª » | 1.302m,00 |
| 11.ª » | 3.929m,40 |
| 12.ª » | 18.914m,00 |
| 13.ª » | 10.477m,50 |
| 14.ª » | 9.178m,00 |
| 15.ª » | 12.686m,45 |
| Total | 62.628m,35 |

# DADOS SOBRE AS ESTAÇÕES

# DADOS SOBRE AS ESTAÇÕES

LINHA DO CENTRO (D. Pedro II a Montes Claros)

Bitola larga: de D. Pedro II a Barão de Vassouras, de Juparaná a Parahyba do Sul e de Entre Rios a Lafayette
Bitola mixta: de Barão de Vassouras a Juparaná, de Parahyba do Sul a Entre Rios e de Lafayette a Burnier.
Bitola estreita: de Burnier a Montes Claros.

| N.º de ordem | Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros. | Cabine de manobras de chaves e signaes | Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança | Caixa d'agua (litros) | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | D. Pedro II | 0,000 | 4,966 | 7 696,00 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 162 alavancas | Circular<br>Triangulo<br>Gyrador<br>Embarcadouro | 48 384<br><br>66 000 | 29 de Março de 1858 |
| 2 | S. Diogo | 1,661 | 3,900 | 4 026,00 | Cabine electrica para chaves e signaes com 31 alavancas | Balança | 20 000 | 20 de Março de 1859 |
| | S. Diogo – Deposito de locomotivas | | | 7 857,00 | | Gyrador | Syph. 100 000 | |
| | S. Diogo – Pateo da pedreira | | | 2 430,00 | | | | |
| 3 | Lauro Muller | 2,366 | 7,319 | 164,50 | Cabine Block System para chaves e signaes com 3 alavancas | | | 12 de Novembro de 1907 |
| 4 | São Christovão | 3,459 | 3,887 | 898,00 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 21 alavancas | | | 16 de Junho de 1859 |
| 5 | Derby Club | 4,257 | 8,112 | 898,50 | | | | 2 de Agosto de 1885 |
| 6 | Mangueira | 4,860 | 11,115 | | | | | 10 de Agosto de 1869 |
| 7 | São Francisco Xavier | 5,887 | 15,935 | 621,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com 3 alavancas | | | 16 de Março de 1861 |
| 8 | Rocha | 6,492 | 13,924 | | | | | 1 de Dezembro de 1885 |
| 9 | Riachuelo | 7,068 | 14,672 | | | | | 1 de Fevereiro de 1859 |
| 10 | Sampaio | 7,751 | 16,509 | | | | | 12 de Junho de 1885 |
| 11 | Engenho Novo | 8,666 | 16,356 | 700,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas | | | 29 de Março de 1859 |
| 12 | Silva Freire | 9,166 | 21,518 | 605,00 | | | | 13 de Novembro de 1926 |
| 13 | Meyer | 9,497 | 22,537 | | | | | 12 de Maio de 1889 |
| 14 | Todos os Santos | 10,028 | 27,004 | | | | | 24 de Dezembro de 1868 |
| 15 | Engenho de Dentro | 11,595 | 25,600 | 1,867,50 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 74 alavancas | | | 10 de Dezembro de 1873 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Engenho de Dentro – Officinas | ..... | ..... | 5.440,00 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| 16 | Encantado | 12,151 | 27,445 | ..... | ..... | ..... | ..... | 15 de Abril de 1868 |
| 17 | Piedade | 13,127 | 34,802 | 128,50 | Cabine Block System para chaves e signaes com 5 alavancas | ..... | ..... | 11 de Abril de 1873 |
| 18 | Quintino Bocayuva | 14,375 | 40,010 | 268,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas | ..... | ..... | 1 de Maio de 1886 |
| 19 | Cascadura | 15,416 | 33,583 | 688,00 | Cabine electrica para chaves e signaes c/40 alavancas | ..... | 3 syphons c/ distribuição 100.000 litros | 29 de Março de 1858 |
| 20 | Madureira | 12,679 | 28,593 | ..... | Cabine Block System para chaves e signaes com 4 alavancas | ..... | ..... | 9 de Fevereiro de 1897 |
| 21 | Oswaldo Cruz | 18,106 | 20,010 | 443,50 | Cabine Block System para chaves e signaes com 4 alavancas | Embarcadouro.. | ..... | 17 de Abril de 1898 |
| 22 | Prefeito Bento Ribeiro | 19,285 | 19,600 | 3.720,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com 8 alavancas | ..... | ..... | 7 de Novembº de 1914 |
| 23 | Marechal Hermes | 20,515 | 16,421 | 263,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com 4 alavancas | ..... | ..... | 1 de Maio de1913 |
| 24 | Deodoro (ent. ramal de Mangaratiba) | 22,056 | 16,412 | 14.201,50 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 70 alavancas | Triangulo..... Embarcadouro.. Balança..... | 21.902 19.325 syphon | 8 de Março de 1859 |
| 25 | Ricardo de Albuquerque | 24,474 | 26,069 | 2.664,00 | ..... | ..... | ..... | 1 de Junho de 1913 |
| 26 | Anchieta | 26,507 | 19,589 | 785,00 | ..... | ..... | ..... | 1 de Outubro de 1896 |
| 27 | Nilopolis | 28,716 | 16,805 | 990,00 | ..... | ..... | ..... | 8 de Novembº de 1914 |
| 28 | Mesquita | 31,969 | 17,248 | 2.028,00 | ..... | ..... | ..... | 2 de Março de 1884 |
| 29 | Nova Iguassu' | 35,354 | 25,800 | 2.887,00 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 55 alavancas | Triangulo..... | 24.192 96.000 | 29 de Março de 1858 |
| 30 | Morro Agudo | 39,741 | 27,436 | 1.468,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com alavancas | ..... | ..... | 13 de Abril de 1897 |
| 31 | Austin | 44,478 | 42,070 | 723,00 | ..... | ..... | ..... | 17 de Setembro de 1896 |
| 32 | Queimados | 48,258 | 29,246 | 790,00 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 25 alavancas | ..... | ..... | 29 de Março de 1858 |
| 33 | Belém | 61,698 | 29,913 | 8.573,00 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 50 alavancas | Triangulo..... Embarcadouro.. Balança..... | 2 syphons c/ distribuição 900000 | 8 de Novembº de 1898 |
| 34 | Guedes da Costa (ent. Ral. Paracamby) | 64,788 | 35,600 | 581,00 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 24 alavancas | ..... | ..... | 12 de Julho de 1863 |
| | A transportar | ..... | ..... | 74.343,00 | | | | |

(Continuação)

| N.º de ordem | Estações, paradas, estabs e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros. | Cabine de manobras de chaves e signaes | Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança | Caixa d'agua (litros) | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transporte | ..... | ..... | 74.343,00 | | | | |
| 35 | Mario Bello | 70,944 | 135,188 | 758,50 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 14 alavancas | ..... | 54.000 | 16 de Julho de 1878 |
| 36 | Serra | 75,394 | 213,945 | 881,50 | Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas | ..... | ..... | 16 de Julho de 1878 |
| 37 | Scheid | 77,834 | 232,200 | 936,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas | ..... | 12.000 | 21 de Abril de 1893 |
| 38 | Palmeiras | 82,623 | 326,360 | 806,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas | ..... | 37.820 | 5 de Junho de 1873 |
| 39 | Paulo de Frontin | 85,412 | 386,318 | 1.160,50 | Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas | ..... | 24.545 | 12 de Julho de 1863 |
| 40 | Humberto Antunes | 89,696 | 446,068 | 1.184,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas | ..... | 37.628 | 1 de Janeiro de 1894 |
| 41 | Eng.º Neri Ferreira (parada) | 91,864 | 417,710 | 818,00 | ..... | ..... | 18.037 | 2 de Fevereiro de 1911 |
| 42 | Mendes | 92,529 | 413,000 | 1.063,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas | Embarcadouro | ..... | 7 de Agosto de 1864 |
| 43 | Martins Costa | 96,285 | 397,600 | 604,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas | ..... | ..... | 1 de Maio de 1894 |
| 44 | Morsing (parada) | 98,168 | 391,593 | 109,00 | ..... | ..... | ..... | 12 de Novembº de 1914 |
| 45 | Sant'Anna | 102,221 | 362,700 | 861,00 | Cabine Block System para chaves e signaes com 2 alavancas | ..... | ..... | 7 de Agosto de 1864 |
| 46 | Barra do Pirahy (ent. Ral. S. Paulo) | 108,120 | 357,360 | 6.920,50 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 35 alavancas | Embarcadouro | 40.945 | 13 de Abril de 1865 |
| | Barra do Pirahy – Depost.º Locomotivas | ..... | ..... | 3.382,00 | ..... | Gyrador | 134.850 sypho. | |
| 47 | Ypuranga | 115,495 | 354,103 | 1.484,00 | ..... | ..... | ..... | 13 de Abril de 1865 |
| 48 | Demetrio Ribeiro (ex S. Lacerda) | 121,367 | 350,500 | 712,00 | ..... | ..... | ..... | 12 de Abril de 1898 |
| 49 | Barão de Vassouras (ex - Caetano Fur- | 128,416 | 345,450 | 1.050,00 | ..... | Triangulo | ..... | 18 de Junho de 1863 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | quim. ent. Ral. Portella a B. de Vassouras) | | | | | | | |
| 50 | Juparanã | 132,035 | 341,045 | 2.438,00 | | Embarcadouro | 16.712<br>125.624<br>syphon | 17 de Dezembº de 1865 |
| 51 | Teixeira Leite | 142,570 | 324,100 | 631,00 | | | 15.625 | 12 de Abril de 1879 |
| 52 | Sebastião Lacerda (ex-Commercio) | 146,660 | 320,100 | 763,00 | | Embarcadouro | | 26 de Novembº de 1866 |
| 53 | Alliança | 153,910 | 312,200 | 1.231,20 | | | 20.736<br>52.320 | 28 de Setembº de 1881 |
| 54 | Casal | 159,054 | 319,019 | 659,00 | | | | 1 de Outubro de 1867 |
| 55 | Carlos Niemeyer | 165,397 | 314,846 | 748,00 | | | | 12 de Janeiro de 1898 |
| 56 | Andrade Pinto | 170,081 | 296,920 | 1.164,00 | | | | 5 de Maio de 1867 |
| 57 | Engenheiro Vieira Cortez | 177,621 | 282,900 | 2.155,00 | | | 25.920 | 5 de Julho de 1885 |
| 58 | Parahyba do Sul | 187,060 | 280 344 | 1.199,00 | | | | 11 de Agosto de 1867 |
| 59 | Barão de Angra | 192,320 | 273,273 | 731,00 | | Balança | | 1 de Outubro de 1912 |
| 60 | Entre Rios | 197,465 | 273,000 | 4.545,00 | | Triangulo | syph. 64.549 | 13 de Outubro de 1867 |
| | Entre Rios – Deposito locomotivas | | | 6.872,00 | | Triangulo | 25.920<br>syphon | |
| 61 | Fernandes Pinheiro | 204,510 | 336,712 | 518,00 | | | | 23 de Abril de 1898 |
| 62 | Serraria | 212,182 | 304,640 | 973,00 | | Embarcadouro | | 20 de Setembro de 1874 |
| 63 | Souza Aguiar | 217,050 | 304,725 | 958,00 | | | | 8 de Novembº de 1884 |
| 64 | Parahybuna | 225,843 | 335,400 | 726,00 | | | 20.292 | 28 de Setembro de 1874 |
| 65 | Affonso Arinos (ent. Ral. A. Arinos) | 229,338 | 249,320 | 1.083,00 | | | | 21 de Julho de 1911 |
| 66 | Barão de Nepomuceno (p. telegr.º) | 230,844 | | 536,00 | | | | |
| 67 | Sobragy | 238,249 | 451,851 | 902,00 | | | 13.425 | 31 de Outubro de 1875 |
| 68 | Cotegipe | 245,603 | 466,633 | 867,00 | | | 26.178 | 5 de Novembº de 1885 |
| 69 | Mathias Barbosa | 252,907 | 474,788 | 1.165,00 | | | 10.000<br>13.300 | 31 de Outubro de 1875 |
| 70 | Cedofeita | 256,528 | 515.298 | 751,00 | | | | 30 de Dezembro de 1875 |
| 71 | Retiro | 266,457 | 619,717 | 984,00 | | | 12.688 | 30 de Dezembro de 1875 |
| 72 | Juiz de Fóra | 275,284 | 675,506 | 4.063,00 | | Triangulo | 13.483<br>24.309 | 30 de Dezembº de 1875 |
| 73 | Mariano Procopio | 277,738 | 673,380 | 2.381,50 | | | | 20 de Novembº de 1876 |
| 74 | Pecuaria (estribo) | 281,200 | 684,490 | | | | | 12 de Novembº de 1923 |
| 75 | Francisco Bernardino | 281,765 | 679,860 | 1.399,00 | | Triangulo | 20.832 | 8 de Março de 1904 |
| 76 | Setembrino de Carvalho | 285,475 | 688,534 | | | | | 1 de Março de 1877 |
| 77 | Bemfica | 288,745 | 684,630 | 1.715,50 | | | | |
| 78 | Dias Tavares | 293,947 | 693,500 | 843,00 | | Embarcadouro | | 31 de Julho de 1894 |
| 79 | Chapéu d'Uvas | 303,375 | 704.682 | 1.741,00 | | Embarcadouro | 18.304 | 1 de Fevereiro de 1877 |
| 80 | Ewbank da Camara | 310,170 | 776,600 | 964,00 | | Embarcadouro | 11.882 | 12 de Outubro de 1890 |
| 81 | Sergio de Macedo | 317,494 | 817,043 | 444,00 | | | | 25 de Julho de 1912 |
| 82 | Santos Dumont (ex-Palmyra – ent. Ral. Mercês) | 324,175 | 837,442 | 4.253,00 | | | syphon | 1 de Fevereiro de 1877 |
| | Santos Dumont – Deposito locomotivas | | | 5.832,50 | | Triangulo | 46.080<br>110.978 | |
| 83 | Mantiqueira | 337,280 | 878,775 | 662,00 | | Embarcadouro | 14.400 | 16 de Junho de 1878 |
| | A transportar | | | 153.925,50 | | | | |

| N.º de ordem | Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros. | Cabine de manobras de chaves e signaes | Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança | Caixa d'agua (litros) | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transporte | | | 153.925,50 | | | | |
| 84 | Rocha Dias | 344,612 | 998,500 | 574,50 | | | | 17 de Dezembro de 1896 |
| 85 | João Ayres | 351,449 | 1.115,500 | 1.028,00 | | Embarcadouro | 10.780 | 16 de Junho de 1878 |
| 86 | Sitio (ent. c/Oeste de Minas) | 363,092 | 1.045,000 | 1.803,00 | | Embarcadouro | | 21 de Outubro de 1878 |
| 87 | Dr. Sá Fortes | 368,190 | 1.039,100 | 903,50 | | | | 15 de Agosto de 1897 |
| 88 | Barbacena (ent. c/Oeste de Minas) | 378,040 | 1.120,000 | 1.850,00 | | | | 28 de Junho de 1880 |
| 89 | Sanatorio | 379,719 | 1.114,000 | 788,00 | | | | 1 de Dezembº de 1892 |
| 90 | Alfredo Vasconcellos | 389,341 | 1.052,500 | 637,00 | | | | 1 de Fevereiro de 1895 |
| 91 | Bias Fortes | 395,000 | 1.112,200 | 357,00 | | | | 14 de Novembº de 1914 |
| 92 | Resaquinha | 402,245 | 1.104,000 | 504,00 | | | 34.777 | 12 de Abril de 1882 |
| 93 | Hermillo Alves | 410,179 | 1.147,000 | 766,00 | | | | 2 de Março de 1898 |
| 94 | Carandahy | 419,411 | 1.057,500 | 1.048,50 | | | 56.924 | 28 de Outubro de 1881 |
| 95 | Herculano Penna | 424,434 | 1.106,300 | 699,00 | | | | 9 de Agosto de 1894 |
| 96 | Pedra do Sino | 429,642 | 1.052,800 | 1.616,00 | | | 56.664 | 10 de Maio de 1894 |
| 97 | Christiano Ottoni | 438,300 | 998,800 | 1.390,00 | | | 56.924 | 15 de Dezembº de 1883 |
| | | | | | | | syphon | |
| 98 | Buarque de Macedo | 449,863 | 978,500 | 746,00 | | | | 15 de Dezembº de 1883 |
| 99 | Lafayette | 462,278 | 931,700 | 9.726,50 | | Embarcadouro | 42.837 | 15 de Dezembº de 1883 |
| | | | | | | Triangulo | 188.000 | |
| 100 | Gagé | 473,213 | 889,748 | 2.040,00 | | | | 6 de Maio de 1889 |
| 101 | Dr. Joaq. Murtinho (ent. R. Paraop.ª) | 477,852 | 884,778 | 2.297,00 | | | 55.296 | 14 de Novembº de 1914 |
| 102 | Lobo Leite | 482,741 | 889,823 | 493,00 | | | | 25 de Agosto de 1886 |
| 103 | Chrockatt de Sá | 491,439 | 1.016,425 | 567,00 | | | 10.644 | 3 de Novembº de 1897 |
| 104 | Burnier (ent. Ral. Ponte Nova) | 497,931 | 1.126,146 | 3.037,00 | | Triangulo | 43.215 | 16 de Julho de 1887 |
| | | | | | | Embarcadouro | | |
| 105 | Engenheiro Correia | 509,593 | 957,303 | 599,00 | | Gyrador | 15.580 | 1 de Dezembº de 1896 |
| 106 | Itabirito | 523,535 | 848,143 | 1.315,00 | | Embarcadouro | 8.970 | 16 de Julho de 1887 |
| 107 | Esperança | 527,707 | 840,586 | 619,50 | | | | 10 de Outubro de 1891 |
| 108 | Aguiar Moreira | 535,868 | 786,136 | 465,00 | | | | 31 de Janeiro de 1898 |
| 109 | Monteiro de Barros (estribo) | 541,994 | 776,556 | | | | | 31 de Janeiro de 1898 |
| 110 | Rio Acima | 550,693 | 739,356 | 583,00 | | | 9.784 | 1 de Junho de 1890 |
| 111 | Honorio Bicalho | 560,905 | 729,736 | 647,00 | | | | 1 de Junho de 1890 |
| 112 | Raposos | 570,814 | 715,536 | 526,50 | | | | 13 de Fevereiro de 1891 |
| 113 | Sabará | 580,424 | 704,536 | 2.736,00 | | Triangulo | 51.840 | 12 de Fevereiro de 1891 |
| | | | | | | Balança | | |
| 114 | General Carneiro (ent. B. Horizonte) | 590,310 | 694,536 | 1.473,00 | | Triangulo | 19.580 | 1 de Fevereiro de 1895 |
| 115 | Capitão Eduardo | 601,824 | 694,536 | 808,00 | | | 9.720 | 15 de Fevereiro de 1912 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 116 | Santa Luzia | 610,381 | 680,536 | 892,00 | | Embarcadouro | 12.315 | 6 de Abril de 1893 |
| 117 | Ribeirão da Matta | 620,740 | 681,031 | 891,00 | | Embarcadouro | | 1 de Junho de 1915 |
| 118 | Vespasiano | 627,792 | 680,736 | 1.001,00 | | Balança | | 6 de Novembº de 1894 |
| 119 | Nova Granja | 632,440 | 690,098 | 647,00 | | Embarcadouro | | 1 de Maio de 1910 |
| 120 | Dr. Lund | 642,504 | 691,695 | 676,00 | | Embarcadouro | | 15 de Fevereiro de 1895 |
| 121 | Pedro Leopoldo | 648,023 | 698,034 | 1.411,00 | | Embarcadouro | 10.947 | 17 de Junho de 1895 |
| 122 | Mattosinhos | 658,460 | 743,000 | 1.007,00 | | Embarcadouro | | 31 de Agosto de 1895 |
| 123 | Peripery | 660,414 | 743,000 | 580,00 | | Embarcadouro | | 15 de Novembº de 1912 |
| 124 | Arcoverde | 668,071 | 738,504 | 336,00 | | | | 13 de Maio de 1913 |
| 125 | Prudente de Moraes | 672,000 | 733,736 | 832,00 | | | 10.947 | 12 de Setembro de 1896 |
| 126 | Sete Lagôas | 684,335 | 771,236 | 3.425,00 | | Embarcadouro | | 12 de Setembro de 1896 |
| | Sete Lagôas – Deposito de locomotivas | | | 2.804,00 | | Triangulo | | |
| | | | | | | Gyrador | | |
| 127 | Wenceslau Braz | 692,975 | 701,000 | 242,00 | | | | |
| 128 | Silva Xavier | 705,279 | 768,436 | 462,00 | | | | 20 de Fevereiro de 1890 |
| 129 | Carvalho de Almeida | 714,330 | 683,100 | 478,00 | | Embarcadouro | | 28 de Novembº de 1903 |
| 130 | Araçá | 728,546 | 702,100 | 406,00 | | Embarcadouro | | 28 de Novembº de 1903 |
| 131 | Cordisburgo | 743,467 | 664,000 | 792,00 | | Embarcadouro | | 5 de Agosto de 1904 |
| | | | | | | Triangulo | | |
| 132 | Maquiné | 764,077 | 671,000 | 488,00 | | Embarcadouro | | 5 de Agosto de 1904 |
| 133 | Mascarenhas | 769,741 | 735,000 | 284,00 | | | | 11 de Março de 1905 |
| 134 | Gustavo da Silveira | 786,117 | 605,000 | 1.395,00 | | | 12.215 | 5 de Agosto de 1904 |
| 135 | Curvello | 797,297 | 632,900 | 2.335,00 | | Triangulo | 12.215 | 5 de Agosto de 1904 |
| 136 | Tamboril | 812,000 | 580,820 | 506,00 | | | 11.000 | 15 de Março de 1906 |
| 137 | Ozorio de Almeida | 829,632 | 682,304 | 430,00 | | Embarcadouro | 50.000 | 15 de Março de 1906 |
| 138 | Corintho ( ent. Ramaes M. Claros e Diamantina ) | 852,175 | 707,571 | 3.531,00 | | Triangulo | 50.000 | 15 de Março de 1906 |
| 139 | Aporá | 869,227 | 543,888 | 379,00 | | | 5.000 | 1 de Maio de 1917 |
| 140 | Francisco Sá | 897,237 | 514,000 | 1.379,50 | | Circular | 30.000 | 4 de Setembro de 1914 |
| 141 | Curumatahy | 914,800 | 527,000 | 357,00 | | | | 4 de Setembro de 1914 |
| 142 | Buenopolis | 929,276 | 573,720 | 1.508,50 | | Em. Triangulo | 16.000 | 4 de Setembro de 1914 |
| 143 | Joaquim Felicio | 945,425 | 640,000 | 264,00 | | | 12.000 | 19 de Abril de 1921 |
| 144 | Cattoni | 961,816 | 603,700 | 712,00 | | Triangulo | 14.900 | 19 de Abril de 1921 |
| 145 | Bueno do Prado | 977,764 | 608,000 | 661,00 | | | 17.000 | 10 de Novembº de 1922 |
| 146 | Engenheiro Dolabella (ex-C. Prates) | 989,212 | 597,100 | 1.462,00 | | Triangulo | | 10 de Novembº de 1922 |
| 147 | Granjas Reunidas (parada) | 994,921 | 650,300 | 1.986,00 | | | 30.000 | 1 de Dezembº de 1925 |
| 148 | Engenheiro Navarro | 1.014,830 | 637,200 | 361,00 | | | | 7 de Junho de 1924 |
| 149 | Bocayuva | 1.045,395 | 602,000 | 1.118,00 | | Em. Triangulo | 12.167 | 7 de Junho de 1924 |
| 150 | Camillo Prates (ex-Eng.º Dolabella) | 1.056,834 | 681,000 | 241,00 | | | | 1 de Setembro de 1926 |
| 151 | Engenheiro Pires de Albuquerque (par.) | 1.073,894 | 664,000 | 231,00 | | | 12.640 | 1 de Setembro de 1926 |
| 152 | Juramento (parada) | 1.086,965 | 619,000 | 524,00 | | Embarcadouro | 12.167 | 1 de Setembro de 1926 |
| 153 | Antonio Olyntho (parada) | 1.106,537 | 678,000 | 210,00 | | | | 1 de Setembro de 1926 |
| 154 | Montes Claros | 1.115,865 | 638,000 | 796,50 | | Embarcadouro | 4.880 | 1 de Setembro de 1926 |
| | Fóra das estações | | | 8.746,00 | | | | |
| | Total | | | 243.556,00 | | | | |

(Continuação)

| N.º de ordem | Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros. | Cabine de manobras de chaves e signaes | Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança | Caixa d'agua (litros) | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **RAMAL DA GAMBOA** Bitola larga | | | | | | | |
| | D. Pedro II | 0,000 | 4,965 | | | | | Consta na L. do Centro |
| 1 | Maritima | 1,308 | 4,500 | 17.600,00 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 7 alavancas | | 10.716 | 25 de Outubro de 1880 |
| | Fóra das estações | | | 1.775,00 | | | | |
| | Total | | | 19.375,00 | | | | |
| | **RAMAL DE MANGARATIBA** Bitola larga | | | | | | | |
| | Deodoro | 22,056 | 16,412 | | | | | Consta na L. do Centro |
| 1 | Villa Militar | 24,264 | 21,030 | 1.277,00 | | | | 18 de Agosto de 1910 |
| 2 | Coronel Magalhães Bastos (estribo) | 25,180 | 22,710 | | | | | |
| 3 | Realengo | 27,395 | 33,242 | 2.083,00 | | | 12.672 | 2 de Dezemb° de 1878 |
| 4 | Bangu' | 31,089 | 40,387 | 2.413,00 | | Circular | 47.520 | 1 de Maio de 1890 |
| 5 | Senador Camará | 33,228 | 40,389 | 941,00 | | | | 1 de Julho de 1923 |
| 6 | Santissimo | 35,883 | 47,391 | 1.277,00 | | | | 23 de Novemb° de 1890 |
| 7 | Senador Vasconcellos | 39,080 | 33,112 | 907,00 | | | | 7 de Novemb° de 1914 |
| 8 | Campo Grande | 41,621 | 26,000 | 2.013,00 | | | 12.672 | 2 de Dezemb° de 1878 |
| 9 | Inhoahyba | 45,320 | 21,954 | 1.227,00 | | | | 1 de Setembro de 1912 |
| 10 | Kosmos | 47,398 | 23,900 | 803,00 | | | | 1 de Julho de 1928 |
| 11 | Paciencia | 49,283 | 20,948 | 1.211,00 | | | 25.324 | 1 de Junho de 1897 |
| 12 | Santa Cruz | 54,774 | 8,782 | 3.584,00 | | | 38.016 | 2 de Dezemb° de 1878 |
| 13 | Matadouro | 56,498 | 5,200 | 2.778,00 | | Circular<br>Embarcadouro<br>Balança | 63.475 | 1 de Janeiro de 1884 |
| 14 | Itaguahy | 65,600 | 3,800 | 613,00 | | | 12.774 | 4 de Novemb° de 1910 |
| 15 | Corôa Grande | 75,679 | 3,200 | 587,00 | | | | 14 de Novemb° de 1911 |
| 16 | Itacurussá | 81,522 | 2,400 | 626,00 | | | 15.840 | 14 de Novemb° de 1911 |
| 17 | Muriquy | 85,612 | 3,000 | 345,00 | | | | 7 de Novemb° de 1914 |
| 18 | Sahy | 91,312 | 4,400 | 340,00 | | | 14.201 | 7 de Novemb° de 1914 |
| 19 | Ibicuhy | 95,200 | 6,000 | 446,00 | | | | 23 de Agosto de 1920 |
| 20 | Engenheiro Junqueira | 98,801 | 6,000 | 231,00 | | | | 7 de Novemb° de 1914 |
| 21 | Mangaratiba | 103,241 | 2,000 | 1.092,00 | | Triangulo | 23.760 | 7 de Novemb° de 1914 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Fóra das estações | ..... | ..... | 1.989,00 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Total | ..... | ..... | 26.693,00 | | | | |
| | RAMAL DE PARACAMBY<br>Bitola larga | | | | | | | |
| | Guedes da Costa | 64,788 | 33,600 | ..... | ..... | ..... | ..... | Consta na L. do Centro |
| 1 | Lages | 67,985 | 42,334 | 511.00 | ..... | ..... | ..... | 21 de Setembro de 1906 |
| 2 | Paracamby | 70,004 | 42,900 | 721,00 | ..... | ..... | 25.920 | 1 de Agosto de 1861 |
| | Fóra das estações | ..... | ..... | 1.571,00 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| | Total | ..... | ..... | 2 803,00 | | | | |
| | RAMAL DE AUSTIN<br>Bitola larga | | | | | | | |
| | Austin | 44,478 | 42,070 | ..... | ..... | ..... | ..... | Consta na L. do Centro |
| 1 | Cabuçu' | 49,623 | 39,600 | 546,00 | ..... | ..... | ..... | 6 de Fevereiro de 1929 |
| | Engenheiro Araripe | 58,805 | 16,000 | 143,00 | ..... | ..... | ..... | 6 de Fevereiro de 1929 |
| | Fóra das estações | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| | Total | ..... | ..... | 689,00 | | | | |
| | RAMAL DE S. PAULO<br>Bitola larga | | | | | | | |
| | Barra do Pirahy | 108,120 | 357,360 | ..... | ..... | ..... | ..... | Consta na L. do Centro |
| 1 | Pulverisação (parada) | 110,543 | 357,060 | 3.088,00 | ..... | Triang. Balança | ..... | 10 de Setembro de 1917 |
| 2 | Santa Cecilia | 112,412 | 358,156 | ..... | ..... | ..... | ..... | 1912 |
| 3 | União (parada) | 115,730 | 360,750 | 814,50 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | ..... | ..... | 5 de Dezembº de 1920 |
| 4 | Vargem Alegre | 121,785 | 364,000 | 1.329,50 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/11 alavancas | ..... | ..... | 20 de Janeiro de 1871 |
| 5 | Pinheiro | 130,078 | 365,585 | 3.225,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/11 alavancas | Embarcadouro.. | 23.350 | 25 de Março de 1871 |
| 6 | Tres Poços (estribo) | 135,600 | 369,117 | 124,50 | ..... | ..... | ..... | |
| 7 | Rademaker | 138,233 | 273,766 | 1.328,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | ..... | ..... | 1 de Novembº de 1892 |
| | A transportar | ..... | ..... | 9.909,50 | | | | |

(Continuação)

| N.º de ordem | Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros | Cabine de manobras de chaves e signaes | Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança | Caixa d'agua (litros) | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transporte | ..... | ..... | 9 909,50 | | | | |
| 8 | Volta Redonda | 144,349 | 374,200 | 1 523,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/11 alavancas | ..... | 27.075 | 16 de Setembro de 1871 |
| 9 | Barra Mansa | 153,906 | 376,000 | 3 569,00 | ..... | ..... | 9 000 | 13 de Setembro de 1871 |
| 10 | Saudade (ent. Ral. Bananal) | 156,337 | 377,800 | 1 021,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c11 alavancas | ..... | ..... | 8 de Agosto de 1873 |
| 11 | Pombal | 164,643 | 380,600 | 1 002,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | ..... | ..... | 24 de Setembro de 1874 |
| 12 | Floriano | 172,760 | 387,000 | 1 167,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/11 alavancas | Embarcadouro | ..... | 10 de Agosto de 1872 |
| 13 | Bulhões | 179,803 | 397,800 | 1.076,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | Embarcadouro | 44.352 | 15 de Outubro de 1897 |
| 14 | Oliveira Botelho (ent. E. F. Rezende a Bocaina) | 188,708 | 397,280 | 899,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | ..... | ..... | 4 de Dezembº de 1878 |
| 15 | Rezende | 190,508 | 394,800 | 2 573,00 | ..... | Embarcadouro | 25.704 | 8 de Fevereiro de 1873 |
| 16 | Marechal Jardim | 197,608 | 399,230 | 719,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | ..... | ..... | 8 de Março de 1898 |
| 17 | Barão Homem de Mello | 203,543 | 207,640 | 756,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | Embarcadouro | 33 895 | 23 de Março de 1873 |
| 18 | Itatiaya | 210,890 | 446,000 | 1.232,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão | Embarcadouro | ..... | 2 de Janeiro de 1874 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | para signaes c/7 alavancas | | | |
| 19 | Engenheiro Passos | 216,339 | 465,872 | 1.442,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/15 alavancas | ..... | 37.510 | 30 de Junho de 1873 |
| 20 | Engenheiro Bianor | 221,327 | 462,748 | 647,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | ..... | ..... | 18 de Agosto de 1921 |
| 21 | Queluz | 227,846 | 470,870 | 1.459,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/15 alavancas | ..... | 13.850 syphon | 18 de Junho de 1874 |
| 22 | Inspector Octalicio (posto telegraphico) | 232,329 | ..... | 1.595,00 | ..... | ..... | ..... | 21 de Julho de 1909 |
| 23 | Villa Queimada | 236,575 | 484,619 | 768,50 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | Embarcadouro | ..... | 1 de Setembro de 1896 |
| 24 | Lavrinhas | 245,700 | 570,812 | 890,50 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/15 alavancas | Embarcadouro | 41.818 | 12 de Novembº de 1874 |
| 25 | Cruzeiro | 252,155 | 514,012 | 6.652,00 | ..... | Embarcadouro | 14.398 | 4 de Setembro de 1898 |
| 26 | Embau' | 259,125 | 510,891 | 1.072,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/15 alavancas | ..... | ..... | 11 de Maio de 1921 |
| 27 | Cachoeira | 265,278 | 520,490 | 4.662,00 | ..... | Emb. Tr. Bal.ª | ..... | 20 de Julho de 1875 |
| | Cachoeira – Deposito de locomotivas | ..... | ..... | 4.568,00 | ..... | ..... | ..... | |
| 28 | Cannas | 272,093 | 527,590 | 1.308,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | ..... | ..... | 28 de Setembro de 1877 |
| 29 | Lorena (ent. Ral. de Piquete) | 280,381 | 524,381 | 1.284,50 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/15 alavancas | ..... | ..... | 8 de Julho de 1877 |
| 30 | Engenheiro Neiva (parada) | 287,268 | 538,000 | 514,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | ..... | ..... | 4 de Julho de 1921 |
| 31 | Guaratinguetá | 293,090 | 527,000 | 1.374,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/15 alavancas | Embarcadouro | 13.998 | 3 de Julho de 1877 |
| | A transportar | ..... | ..... | 53.683,00 | | | | |

(Continuação)

| N.º de ordem | Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros. | Cabine de manobras de chaves e signaes | Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança | Caixa d'agua (litros) | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transporte | ..... | ..... | 53.683,00 | | | | |
| 32 | Apparecida | 297,880 | 554,000 | 973,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | ..... | ..... | 3 de Julho de 1877 |
| 33 | Roseira | 308,430 | 554,030 | 713,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alavancas | ..... | 46.462 | 27 de Março de 1877 |
| 34 | Moreira Cesar | 314,685 | 554,030 | 956,00 | Cabine elect. pelo systmea gerador de mão para signaes c/7 alac. | ..... | ..... | 15 de Julho de 1898 |
| 35 | Pindamonhangaba | 325,700 | 552,230 | 1.679,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/15 alac. | Embarcadouro | 21.600<br>21.600 | 18 de Janeiro de 1877 |
| 36 | Tremembé | 336,454 | 554,000 | 1.261,00 | Cabine elect. pelo systema gerador de mão para signaes c/7 alac. | Embarcadouro | ..... | 26 de Julho de 1914 |
| 37 | Taubaté | 344,047 | 586,270 | 2.863,00 | ..... | Embarcadouro | 21000—21600 | 27 de Dezembº de 1876 |
| 38 | Quiririm | 352,547 | 553,770 | 735,00 | ..... | ..... | 42.262 | 27 de Dezembº de 1876 |
| 39 | Engenheiro Sá e Silva | 358,192 | 559,370 | 689,00 | ..... | ..... | ..... | 18 de Agosto de 1921 |
| 40 | Caçapava | 365,469 | 652,270 | 2.113,00 | ..... | | 14481—13076 | 1 de Outubro de 1876 |
| 41 | Santa Luzia (estribo) | 370,997 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| 42 | Eugenio de Mello | 375,776 | 556,620 | 932,00 | ..... | ..... | 21600—21600 | 22 de Março de 1898 |
| 43 | Engenheiro Martins Guimarães | 384,000 | 569,876 | 1.213,00 | ..... | ..... | ..... | 18 de Agosto de 1921 |
| 44 | São José dos Campos | 389,353 | 549,270 | 1.532,00 | ..... | ..... | ..... | 1 de Outubro de 1894 |
| 45 | Limoeiro | 398,535 | 584,880 | 689,00 | ..... | ..... | ..... | 5 de Outubro de 1894 |
| 46 | Jacarehy | 406,059 | 586,530 | 4.259,00 | ..... | Triangulo | 50.000 | 2 de Julho de 1876 |
| 47 | Bom Jesus | 414,664 | 590,100 | 605,00 | ..... | ..... | ..... | 5 de Agosto de 1894 |
| 48 | São Silvestre | 419.923 | 599,400 | 948,00 | ..... | ..... | 25.920 | 23 de Janeiro de 1913 |
| 49 | Guararema | 425,386 | 595,150 | 700,00 | ..... | ..... | ..... | 2 de Julho de 1876 |
| 50 | Luiz Carlos | 431,848 | 646,300 | 1.208,00 | ..... | ..... | ..... | 6 de Novembº de 1914 |
| 51 | Sabauna | 436,238 | 680,190 | 2.819,00 | ..... | ..... | 10.000 | 1 de Janeiro de 1893 |
| 52 | Engenheiro Cesar de Souza | 443,770 | 749,433 | 429,00 | ..... | ..... | ..... | 19 de Agosto de 1921 |
| 53 | Mogy das Cruzes | 449,060 | 761,127 | 2.732,00 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechani- | Gyrador | 50.000 | 6 de Novembº de 1875 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | co c/50 alavancas | | | |
| 54 | Santo Angelo | 455,787 | 734,425 | 704,00 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes typo terreo mechanico c/30 alavancas | ..... | ..... | 20 de Julho de 1914 |
| 55 | Suzano | 461,103 | 757,100 | 723,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo mechanico para chaves e signaes c/20 alavancas | ..... | ..... | 6 de Novembº de 1875 |
| 56 | Calmon Vianna (ent. V. de Poá) | 464,152 | 843,332 | 1.244,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo mechanico para chaves e signaes c/20 alavancas | Triangulo | ..... | 7 de Fevereiro de 1926 |
| 57 | Poá | 465,091 | 761,100 | 1.016,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo mechanico para chaves e signaes c/4 alavancas | ..... | ..... | |
| 58 | Ferraz de Vasconcellos | 469,526 | 755,276 | 670,00 | ..... | ..... | 25.000 | 20 de Julho de 1926 |
| 59 | Carvalho de Araujo | 473,641 | 774,366 | 4.827,00 | ..... | ..... | ..... | 6 de Novembº de 1875 |
| 60 | 15 de Novembro | 477,569 | 760,815 | 619,00 | ..... | ..... | ..... | 17 de Julho de 1926 |
| 61 | Itaquera | 479,802 | 767,999 | 1.425,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo mechanico para chaves e signaes c/4 alavancas | ..... | ..... | 6 de Novembº de 1875 |
| 62 | Engenheiro Arthur Alvim | 483,662 | 785,345 | 732,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo mechanico para chaves e signaes c/4 alavancas | ..... | ..... | 19 de Agosto de 1921 |
| 63 | Villa Mathilde | 488,405 | 739,558 | 1.427,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo mechanico para chaves e signaes c/8 alavancas | ..... | ..... | 19 de Agosto de 1921 |
| 64 | Carlos de Campos (ex-Guayauna) | 490,121 | 751,490 | 1.737,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo mechanico para chaves e signaes c/4 alavancas | ..... | 50.000 | 2 de Agosto de 1894 |
| 65 | Engenheiro São Paulo | 497,314 | 738,056 | 7.520,50 | Cabine Saxby Farmer typo terreo mechanico para chaves e signaes c/4 alavancas | Balança | 7.580 | 10 de Setembº de 1920 |
| 66 | Norte | 499,153 | 749,000 | 8.684,50 | Cabine Saxby Farmer typo terreo mechanico para chave [redacted] signaes c/15 alavancas | Gyrador<br>Balança | 100.000 | 6 de Novembº de 1875 |
| | Norte – Deposito de locomotivas | ..... | ..... | 4.011,00 | ..... | ..... | ..... | |
| | Fóra das estações | ..... | ..... | 2.758,00 | ..... | ..... | ..... | |
| | Total | ..... | ..... | 121.478,00 | | | | |

(Continuação)

| N.º de ordem | Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros | Cabine de manobras de chaves e signaes | Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança | Caixa d'agua (litros) | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **RAMAL DE BANANAL** Bitola estreita | | | | | | | |
| | Saudade | 156,337 | 377,800 | 268,80 | | | | |
| 1 | Rialto | 168+605,60 | 398,924 | 150,60 | | | | |
| 2 | Gloria | | | 30,00 | | | | |
| 3 | Tres Barras | 178+103,30 | 425,100 | 215,75 | | | | |
| 4 | Bananal | 183+285,80 | 446,000 | 590,14 | | | | |
| | Total | | | 1 255,29 | | | | |
| | **RAMAL DE LORENA A PIQUETE** Bitola estreita | | | | | | | |
| | Lorena | 280,381 | 537,000 | 1 097,50 | | Triangulo | 12 000 | |
| 1 | Angelina (estribo) | 288,021 | 548,653 | | | | | |
| 2 | Coronel Barreiros | 291,028 | 564,198 | 246,00 | | | | |
| 3 | Rodrigues Alves | 297,581 | 635,298 | 314,50 | | Triangulo | 11 000 | |
| 4 | Estrella do Norte | 288,818 | 654,898 | | | | | Estão sob a jurisdicção |
| 5 | General Mendes de Moraes | 300,051 | 683,235 | | | | | do Ministerio da Guerra |
| | Fóra das estações | | | 369,00 | | | | |
| | Total | | | 2 027,00 | | | | |
| | **VARIANTE DE POA'** Bitola larga | | | | | | | |
| | Calmon Vianna | 464,152 | 740,190 | | | | | Consta da linha do ramal |
| 1 | Itaquaquecetuba | 469,876 | 742,220 | 524,00 | | | | 7 de Fevereiro de 1926 |
| 2 | Engenheiro Manoel Feio | 472,798 | 735,790 | 629,00 | | | | 7 de Fevereiro de 1926 |
| 3 | Itahyn | 476,386 | 737,760 | 533,00 | | | | 7 de Fevereiro de 1926 |
| 4 | São Miguel | 480,442 | 738,030 | 911,00 | | | | 7 de Fevereiro de 1926 |
| 5 | Commendador Ermelindo | 485,118 | 731,540 | 560,00 | | | | 7 de Fevereiro de 1926 |
| 6 | Engenheiro Goulart | 489,841 | 731,540 | 644,00 | | | | 7 de Fevereiro de 1926 |
| | Fóra das estações | | | 203,00 | | | | |
| | Total | | | 4.004,00 | | | | |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **RAMAL DE LIMA DUARTE** Bitola larga | | | | | | | |
| | Bemfica | 288,745 | 684,630 | ..... | ..... | ..... | ..... | Consta da L. do Centro |
| 1 | Igrejinha | 295,347 | 709,630 | 196,00 | ..... | ..... | 57.000 | 13 de Novembº de 1914 |
| 2 | Penido | 303,440 | 707,200 | 770,00 | ..... | ..... | ..... | 1 de Maio de 1924 |
| 3 | Valladares | 311,400 | 677,600 | 567,00 | ..... | ..... | ..... | 1 de Março de 1926 |
| 4 | Orvalho | 323,280 | 727,700 | 323,00 | ..... | ..... | ..... | 1 de Março de 1926 |
| 5 | Manejo | 330,580 | 688,310 | 383,00 | ..... | ..... | ..... | 1 de Março de 1926 |
| 6 | Lima Duarte (estribo) | 338,240 | 724,000 | ..... | ..... | ..... | ..... | 8 de Dezembº de 1926 |
| 7 | Lima Duarte | 340,840 | 703,000 | 314,00 | ..... | ..... | 40.000 | 1 de Março de 1926 |
| | Fóra das estações | ..... | ..... | ..... | | | | |
| | Total | ..... | ..... | 2.553,00 | | | | |
| | **RAMAL DE MERCÊS** Bitola estreita | | | | | | | |
| | Palmyra | 324,175 | 837,442 | 877,00 | ..... | ..... | ..... | 1 de Fevereiro de 1877 |
| 1 | Campo Alegre | 332,179 | 834,200 | 209,00 | ..... | ..... | ..... | 2 de Julho de 1911 |
| 2 | Pio Pinho (estribo) | 334,767 | 865,000 | 275,00 | ..... | ..... | ..... | 2 de Julho de 1911 |
| 3 | Bôa Sorte (estribo) | 340,180 | 856,000 | 212,00 | ..... | ..... | ..... | 2 de Julho de 1911 |
| 4 | Bom Destino (estribo) | 343,226 | 774,000 | 87,00 | ..... | ..... | 19.360 | 2 de Julho de 1911 |
| 5 | Oliveira Forte | 350,190 | 826,000 | 182,00 | ..... | ..... | ..... | 2 de Julho de 1911 |
| 6 | Paiva | 360,846 | 566,158 | 234,00 | ..... | ..... | 30.887 | 16 de Setembro de 1914 |
| 7 | José Bonifacio (estribo) | 367,902 | 524,558 | ..... | ..... | ..... | ..... | 13 de Novembº de 1914 |
| 8 | Santa Amelia | 374,933 | 535,158 | 212,00 | ..... | ..... | ..... | 13 de Novembº de 1914 |
| 9 | Mercês | 381,152 | 515,158 | 1.126,00 | ..... | Circular | ..... | 13 de Novembº de 1914 |
| | Fóra das estações | ..... | ..... | 103,00 | ..... | ..... | ..... | |
| | Total | ..... | ..... | 3.517,00 | | | | |
| | **RAMAL DE PIRAPORA** Bitola larga | | | | | | | |
| | Dr. Joaquim Murtinho | 477,852 | 881,738 | ..... | ..... | ..... | ..... | Consta da L. do Centro |
| 1 | Congonhas do Campo | 486,421 | 869,570 | 568,00 | ..... | ..... | ..... | 14 de Novembº de 1914 |
| 2 | Engenheiro Caetano Lopes | 498,550 | 846,889 | 760,00 | ..... | ..... | ..... | 14 de Novembº de 1914 |
| 3 | João Ribeiro | 504,180 | 843,862 | 636,00 | ..... | ..... | syphon | 14 de Novembº de 1914 |
| 4 | Arrojado Lisbôa | 514,820 | 820,824 | 495,00 | ..... | ..... | 13.924 | 20 de Junho de 1919 |
| 5 | Bello Valle | 529,905 | 797,104 | 969,00 | ..... | Embarcadouro.. | syphon 25.900 | 20 de Junho de 1919 |
| 6 | Moeda | 543,584 | 799,497 | 728,00 | ..... | ..... | ..... | 16 de Julho de 1919 |
| 7 | Marinhos | 553,619 | 837,450 | 595,00 | ..... | Embarcadouro.. | syphon | 16 de Julho de 1919 |
| | A transportar | ..... | ..... | 4.751,00 | | | | |

(Continuação)

| N.º de ordem | Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros | Cabine de manobras de chaves e signaes | Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança | Caixa d'agua (litros) | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transporte | | | 4.751,00 | | | | |
| 8 | Mella Franco | 506,[illegible] | 773,917 | 518,00 | | | | 25 de Junho de 1918 |
| 9 | Bernardino | 679,[illegible] | 7[illegible] | 1.190,00 | | | [illegible] | 21 de Junho de 1917 |
| 10 | Posto do Lucd (parada) | [illegible] | 727,441 | 561,00 | | | | |
| 11 | Jacaré (estribo) | [illegible] | 7[illegible] | | | | | |
| 12 | Sapucaia | 6[illegible],773 | 77[illegible] | 742,00 | | | 6.000 | 20 de Junho de 1919 |
| 13 | Ipiranga | [illegible] | [illegible] | 1.042,00 | | | [illegible] | 20 de Junho de 1917 |
| 14 | Jatobá (estribo) | [illegible] | [illegible] | | | | 15.2[illegible] | |
| 15 | Barreiros | 624,7[illegible] | 9[illegible] | 628,00 | | | | 10 de Dezembro de 1919 |
| 16 | Guarulhos | [illegible] | [illegible] | 391,00 | | | | 20 de Junho de 1917 |
| 17 | Cascata | [illegible] | [illegible] | 782,00 | | Embarcadouro | | |
| 18 | Rio Doce Grande | 699,[illegible] | 8[illegible] | 10.[illegible] | | Gyrador. Bal.ª | 4.[illegible].204 | 7 de Dezembro de 1895 |
| 19 | Oficinas (Porto Precisel) | | | 5.[illegible] | | Circular | [illegible] | |
| | Fora das estações | | | 2.840,00 | | | | |
| | Total | | | 28.[illegible],00 | | | | |
| | RAMAL DE PONTE NOVA | | | | | | | |
| | Bitola normal: de Burnier ao km. 503+600<br>Bitola estreita: do km. 503+600 a Ponte Nova | | | | | | | |
| | Burnier | 497,9[illegible] | 1.126,1[illegible] | | | | | Consta da L. do Centro |
| 1 | Ucuma | 501,165 | 1.149,[illegible] | 690,00 | | | 14.[illegible] | 8 de Dezembro de 1903 |
| 2 | Mesquitinha | [illegible] | 1.246,741 | 915,00 | | | 6.0[illegible]7 | 6 de Julho de 1898 |
| 3 | Jangrecinha | 514,[illegible] | 1.[illegible] | 450,00 | | | | 1 de Outubro de 1896 |
| 4 | Rodrigo Silva | 526,[illegible] | 1.278,[illegible] | 500,00 | | | 20.0[illegible]4 | 1 de Janeiro de 1888 |
| 5 | Tapera | [illegible] | 1.091,212 | 368,50 | | | | 1 de Maio de 1890 |
| 6 | Orlia Porto | 5[illegible],[illegible] | 1.[illegible] | 885,00 | | | 5.[illegible] | 1 de Janeiro de 1888 |
| 7 | Itamarandiba | 54[illegible] | 1.[illegible] | 194,50 | | | | 12 de Outubro de 1914 |
| 8 | Passagem | 547,[illegible] | 9[illegible] | 312,00 | | | | 12 de Outubro de 1914 |
| 9 | Margarida | 5[illegible] | 6[illegible] | 765,00 | | | 23.7[illegible]0 | 12 de Outubro de 1914 |
| 10 | Le Sancoins | [illegible] | 6[illegible] | 294,00 | | | | 18 de Fevereiro de 1923 |
| 11 | Ribeiro de Carmo | 578,[illegible] | 6[illegible] | 478,00 | | | | 18 de Fevereiro de 1923 |
| 12 | Lavras Velhas | 582,950 | 627,000 | 1.099,00 | | | 27.5[illegible] | 18 de Dezembro de 1923 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 13 | Edgard Werneck | 593,650 | 539,000 | 208,00 | ..... | ..... | 13.000 | 28 de Agosto de 1926 |
| 14 | Acayaca | 607,850 | 440,000 | 325,00 | ..... | ..... | ..... | 28 de Agosto de 1926 |
| 15 | Crasto | 611,740 | 417,240 | 317,00 | ..... | ..... | ..... | 28 de Agosto de 1926 |
| 16 | Felippe dos Santos | 615,950 | 404,000 | 222,00 | ..... | ..... | ..... | 28 de Agosto de 1926 |
| 17 | Itá | 627,050 | 415,400 | 242,00 | ..... | ..... | ..... | 28 de Agosto de 1926 |
| 18 | Ribeirão (estribo) | 639,072 | 433,600 | 1.030,00 | ..... | ..... | 12.000 | 28 de Agosto de 1926 |
| 19 | Ponte Nova | 643,150 | 402,000 | 330,00 | ..... | ..... | 20.000 | 28 de Agosto de 1926 |
| | Fóra das estações | ..... | ..... | 1.156,00 | ..... | ..... | ..... | |
| | Total | ..... | ..... | 10.694,00 | | | | |
| | **RAMAL DE SANTA BARBARA** | | | | | | | |
| | Bitola estreita | | | | | | | |
| | Sabará | 582,424 | 704,536 | ..... | ..... | ..... | ..... | Consta na L. do Centro |
| 1 | Gaya (estribo) | 585,215 | 712,500 | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| 2 | Siderurgica | 586,180 | 722,487 | 816,00 | ..... | ..... | ..... | 1 de Abril de 1911 |
| 3 | Pompeu (estribo) | 589,479 | 747,765 | ..... | ..... | ..... | ..... | 5 de Abril de 1919 |
| 4 | Cuyabá | 592,159 | 761,080 | 411,00 | ..... | ..... | ..... | 7 de Dezembº de 1908 |
| 5 | Gorceix (estribo) | 603,352 | 897,143 | 641,00 | ..... | ..... | ..... | 30 de Junho de 1919 |
| 6 | Visconde de Caethé | 607,292 | 935,146 | 483,00 | ..... | ..... | 13.212 | 22 de Setembro de 1909 |
| 7 | João de Vasconcellos (ex-Rancho Novo)) | 619,314 | 1.141,900 | 460,00 | ..... | ..... | 16.300 | 12 de Novembº de 1910 |
| 8 | Gongo Socco | 633,529 | 935,000 | 353,00 | ..... | ..... | ..... | 24 de Maio de 1911 |
| 9 | Morro Grande | 648,270 | 749,233 | 603,00 | ..... | ..... | ..... | 24 de Maio de 1911 |
| 10 | São Bento | 652,230 | 725,503 | 387,00 | ..... | ..... | 9.720 | 1 de Agosto de 1912 |
| 11 | Santa Barbara | 658,736 | 721,062 | 708,00 | ..... | Emb. Triangulo | ..... | 1 de Agosto de 1912 |
| | Fóra das estações | ..... | ..... | 732,00 | ..... | ..... | ..... | |
| | Total | ..... | ..... | 5.594,00 | | | | |
| | **RAMAL DE BELLO HORIZONTE** | | | | | | | |
| | Bitola estreita | | | | | | | |
| | General Carneiro | 590,310 | 694,536 | ..... | ..... | ..... | ..... | Consta da L. do Centro |
| 1 | Marzagão (ex-Car. Brito) | 592,561 | 726,248 | 564,00 | ..... | ..... | ..... | 20 de Setembro de 1902 |
| 2 | Caetano Furquim (ex-Freitas) | 596,796 | 803,804 | 459,00 | ..... | ..... | ..... | 20 de Setembro de 1902 |
| 3 | Horto Florestal | 599,930 | 809,821 | 1.025,00 | ..... | ..... | ..... | 30 de Janeiro de 1925 |
| 4 | Arrudas | 602,880 | 825,891 | 832,00 | ..... | Embarcadouro.. | ..... | 26 de Novembº de 1911 |
| | Bello Horizonte | 604,635 | 836,638 | ..... | ..... | ..... | ..... | Consta do ramal de Paraopeba. |
| | Fóra das estações | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| | Total | ..... | ..... | 2.880,00 | | | | |

(Continuação)

| N.º de ordem | Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros | Cabine de manobras de chaves e signaes | Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança | Caixa d'agua (litros) | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | **RAMAL DE DIAMANTINA** Bitola estreita | | | | | | | |
| | Corintho – Deposito de locomotivas | 852,175 | 607,571 | 1.894,00 | | | | Consta da L. do Centro |
| 1 | Roça do Brejo | 874,665 | 448,000 | 284,00 | | | | 28 de Junho de 1910 |
| 2 | Santo Hyppolito | 891,175 | 509,800 | 625,00 | | Emb. Triangulo | 18.000 | 21 de Dezemb.º de 1910 |
| 3 | Monjolos (parada) | 907,175 | 527,000 | 561,00 | | | | |
| 4 | Rodeador | 920,275 | 669,400 | 410,00 | | | 19.513 | 12 de Novemb.º de 1911 |
| 5 | Conselheiro Matta | 936,771 | 965,615 | 597,00 | | Triangulo | | 12 de Novemb.º de 1911 |
| 6 | Barão de Guayculy | 972,153 | 1.187,115 | 716,00 | | Triangulo | 12.194 | 3 de Agosto de 1913 |
| 7 | Guinda (parada) | 988,291 | 1.377,915 | 730,00 | | Triangulo | | 15 de Dezemb.º de 1913 |
| 8 | Diamantina | 999,691 | 1.262,890 | 1.167,00 | | Gyrador | 23.700 | 3 de Maio de 1914 |
| | Fóra das estações | | | | | | | |
| | Total | | | 6.984,00 | | | | |
| | **RAMAL DE PIRAPORA** Bitola estreita | | | | | | | |
| | Corintho | 852,175 | 607,571 | | | | | Consta da L. do Centro |
| 1 | Contria | 875,021 | 607,571 | 611,00 | | | | 22 de Outubro de 1926 |
| 2 | Beltrão | 894,289 | 510,409 | 269,00 | | Embarcadouro | 12.957 | 27 de Novemb.º de 1908 |
| 3 | Lassance | 918,988 | 529,535 | 1.503,00 | | Embarcadouro | 12.957 | 27 de Novemb.º de 1910 |
| | | | | | | Triangulo | 12.957 | |
| 4 | Ponto Faria | 939,799 | 500,479 | 272,00 | | | | 1 de Novemb.º de 1910 |
| 5 | Varzea da Palma | 962,575 | 498,378 | 288,00 | | Embarcadouro | | 1 de Novemb.º de 1910 |
| 6 | Buritys | 976,236 | 488,928 | 1.808,00 | | | | 28 de Maio de 1910 |
| 7 | Aarão Reis (estribo) | 988,000 | 568,642 | | | | | 4 de Novemb.º de 1914 |
| 8 | Pirapora | 1.005,940 | 472,000 | 5.012,00 | | Embarcadouro | 12.957 | 28 de Maio de 1910 |
| | | | | | | Triangulo | 50.000 | |
| 9 | Independencia | 1.007,873 | 479,300 | 820,00 | | Embarcadouro | | 28 de Outubro de 1922 |
| | Fóra das estações | | | 789,00 | | | | |
| | Total | | | 11.372,00 | | | | |
| | **RAMAL DE DEODORO** Bitola estreita | | | | | | | |
| | Honorio Gurgel | 19,521 | 13,276 | | | | | Consta da L. Auxiliar |
| | Deodoro | 22,543 | 16,086 | | | | | Consta da L. do Centro |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | LINHA AUXILIAR – DE ALFREDO MAIA A PORTO NOVO | | | | | | | |
| | Bitola mixta: de Alfredo Maia a Triagem e de Parahyba do Sul a Entre Rios. Bitola estreita: de Triagem a Parahyba do Sul, de Entre Rios a Porto Novo | | | | | | | |
| 1 | Alfredo Maia | 0,000 | 2,461 | 5.466,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo para signaes c/17 alavancas | Gyrador | 36.000 | 10 de Maio de 1905 |
| | Alfredo Maia – Deposito locomotivas | ..... | ..... | 2.081,00 | ..... | Balança | ..... | |
| 2 | Triagem | 4,379 | 5,413 | 1.525,00 | Cabine Saxby Farmer typo A2 1 9 2 4 para chaves e signaes c/30 alavancas | Balança | ..... | 30 de Setembro de 1910 |
| 3 | Heredia de Sá (estribo) | 5,708 | 4,180 | ..... | ..... | ..... | ..... | 15 de Fevereiro de 1908 |
| 4 | Vieira Fazenda (estribo) | 6,280 | 3,250 | ..... | ..... | ..... | ..... | 15 de Fevereiro de 1908 |
| 5 | Maria da Graça | 7,128 | 11,344 | ..... | ..... | ..... | ..... | 13 de Junho de 1929 |
| 6 | Del Castillo | 7,960 | 15,069 | 1.038,00 | Cabine Saxby Farmer typo A/2 1 9 2 4 para chaves e signaes c/30 alavancas | ..... | 9.654 | 28 de Março de 1898 |
| 7 | Cintra Vidal (parada) | 10,372 | 18,888 | ..... | Cabine Saxby Farmer typo terreo E. 1 9 1 4 para signaes c/8 alavancas | ..... | ..... | 20 de Novembº de 1905 |
| 8 | Terra Nova | 10,906 | 24,064 | 666,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo E – 1914 para signaes c/8 alavancas | ..... | ..... | 15 de Fevereiro de 1908 |
| 9 | Thomaz Coelho | 13,340 | 26,820 | 529,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo E – 1914 para signaes c/8 alavancas | ..... | ..... | 15 de Fevereiro de 1908 |
| 10 | Cavalcanti | 13,716 | 33,150 | ..... | Cabine Saxby Farmer typo terreo E – 1914 para signaes c/4 alavancas | ..... | ..... | 15 de Fevereiro de 1908 |
| 11 | Engenheiro Leal | 14,680 | 44,022 | 266,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo E – 1914 para signaes c/8 alavancas | ..... | ..... | 15 de Fevereiro de 1908 |
| | A transportar | ..... | ..... | 11.561,00 | | | | |

(Continuação)

| N.º de ordem | Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros | Cabine de manobras de chaves e signaes | Linhas auxiliares, triangulos, gyratorios, emparelhamos de gado e bagagem | Carga d'agua [illegible] | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transporte | ..... | ..... | 11 551,00 | | | | |
| 12 | Eduardo Araujo | 15 [illegible] | 27 [illegible] | ..... | ..... | ..... | ..... | 15 de Fevereiro de 1908 |
| 13 | Magno | 16,177 | 28,[illegible] | 942,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo E – 1914 para signaes c/8 alavancas | ..... | 5.867 | 23 de Março de 1898 |
| 14 | Tury-Assu' | 17,670 | 17 [illegible] | 1 [illegible] | Cabine Saxby Farmer typo terreo E – 1914 para signaes c/8 alavancas | ..... | ..... | |
| 15 | Sapé (parada) | 18,7[illegible] | 13 [illegible] | [illegible] | ..... | ..... | ..... | 17 de Março de 1905 |
| 16 | Honorio Gurgel | 19,[illegible] | 13,2[illegible] | 429,00 | Cabine Saxby Farmer para chaves e signaes com 30 alavancas | Triangulo | ..... | |
| 17 | Barros Filho | 21,[illegible] | 8,[illegible] | ..... | ..... | ..... | 2.7[illegible] | 28 de Março de 1898 |
| 18 | Costa Barros | 23,182 | 15,[illegible] | 528,00 | ..... | ..... | ..... | 25 de Março de 1905 |
| 19 | Thomazinho (estribo) | 26,[illegible] | 18,[illegible] | ..... | ..... | ..... | ..... | 1 de Julho de 1906 |
| 20 | Itiúba (estribo) | 28,1[illegible] | 15,[illegible] | 194,00 | ..... | ..... | ..... | 29 de Dezembro de 1914 |
| 21 | Rocha Sobrinho | [illegible] | 8,[illegible] | [illegible] | ..... | ..... | ..... | |
| 22 | Pesta (estribo) | [illegible] | 16,[illegible] | ..... | ..... | ..... | ..... | 28 de Março de 1898 |
| 23 | Andrade Araujo | 34,1[illegible] | 11,[illegible] | 911,00 | ..... | Triangulo | ..... | 28 de Março de 1898 |
| 24 | Chaverdo (estribo) | 36,[illegible] | 12,1[illegible] | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| 25 | Amizade (estribo) | 39,[illegible] | 2[illegible] | 107,00 | ..... | ..... | ..... | 28 de Março de 1898 |
| 26 | Santa Luzia | 44,829 | 40,[illegible] | 113,00 | ..... | ..... | ..... | 7 de Agosto de 1905 |
| 27 | Aleva | 45,[illegible] | 28,[illegible] | 126,00 | ..... | ..... | ..... | 28 de Março de 1898 |
| 28 | Amaral | 45,146 | 30,[illegible] | 115,00 | ..... | ..... | ..... | |
| 29 | Carlos Sampaio | 47,819 | 40,[illegible] | 717,00 | ..... | ..... | ..... | 28 de Março de 1898 |
| 30 | Aguiar | [illegible] | 28,[illegible] | 1[illegible] | ..... | ..... | ..... | 12 de Agosto de 1905 |
| 31 | Theophilo Cunha | 60,[illegible] | 35,[illegible] | 3[illegible] | ..... | ..... | ..... | 28 de Março de 1898 |
| 32 | Belém | 67,724 | 29,[illegible] | 3 [illegible] | ..... | Emb. Triangulo | 9 [illegible] 9.900 | 15 de Fevereiro de 1908 |
| 33 | Botaes | 73,[illegible] | 40,[illegible] | 271,00 | ..... | ..... | ..... | |
| 34 | Paes Leme | 80,[illegible] | 47,742 | 368,00 | ..... | Embarcadouro | ..... | 12 de Agosto de 1903 |
| 35 | Sertão | 86,770 | 61,[illegible] | 1,[illegible] | ..... | ..... | 11.00[illegible] | 28 de Março de 1898 |
| 36 | Santa Branca (estribo) | 88,[illegible] | 64,[illegible] | [illegible] | ..... | ..... | ..... | |
| 37 | Bonfim | 92,[illegible] | 1[illegible] | 3[illegible] | ..... | ..... | ..... | 28 de Março de 1898 |
| 38 | Monte Sacu | 96,731 | 2[illegible] | 199,00 | ..... | ..... | 2 [illegible] | 30 de Junho de 1903 |
| 39 | Monte Libano (estribo) | 99,820 | 332,800 | 71,00 | ..... | ..... | ..... | 30 de Junho de 1903 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 40 | Vera Cruz | 102,424 | 398,000 | 645,50 | | | 5.000 | 28 de Março de 1898 |
| 41 | Conrado Niemeyer | 106,327 | 499,200 | 488,00 | | | 4.000 | 28 de Março de 1898 |
| 42 | Governador Portella | 111,730 | 634,900 | 2.260,00 | | Triangulo | syphon | 28 de Março de 1898 |
| | Governador Portella – Depos.º locomot) | | | 2.206,00 | | | 174.000 | |
| 43 | Barão de Javary | 113,169 | 627,100 | 240,00 | | | | 28 de Março de 1898 |
| 44 | Professor Miguel Pereira | 116,214 | 611,700 | 965,00 | | | 19.000 | 28 de Março de 1898 |
| 45 | Monte Sinai (estribo) | 119,693 | 595,100 | 122,00 | | | | 18 de Junho de 1898 |
| 46 | Paty do Alferes | 122,448 | 575,200 | 519,00 | | | | 28 de Março de 1898 |
| 47 | Arcozello | 125,645 | 570,000 | 557,00 | | | 2.000 | 28 de Março de 1898 |
| 48 | Bueno de Andrade (estribo) | 131,340 | 527,000 | 169,00 | | | | 28 de Março de 1898 |
| 49 | Pau Grande (estribo) | 133,572 | 509,500 | | | | | 30 de Junho de 1903 |
| 50 | Avellar | 137,535 | 486,400 | 450,00 | | Embarcadouro | 20.000 | 28 de Março de 1898 |
| 51 | Tabôas (estribo) | 143,112 | 451,000 | | | | | 30 de Junho de 1903 |
| 52 | Cayapó | 146,295 | 421,500 | | | | | 28 de Março de 1898 |
| 53 | Andrade Costa | 148,768 | 407,500 | 265,50 | | | | 28 de Março de 1898 |
| 54 | Cavaru' (estribo) | 151,702 | 381,700 | 129,00 | | | | 28 de Março de 1898 |
| 55 | Werneck | 157,060 | 338,100 | 478,50 | | | | 28 de Março de 1898 |
| 56 | Inema (estribo) | 161,138 | 309,800 | | | | | 1 de Maio de 1925 |
| 57 | Parahyba do Sul | 165,937 | 280,100 | 501,00 | | | 10.000 | 28 de Março de 1898 |
| 58 | Barão de Angra | 171,197 | 273,273 | | | | | Consta da L. do Centro |
| 59 | Entre Rios | 176,337 | 272,800 | 3.799,00 | | | | Consta da L. do Centro |
| 60 | Santa Fé | 184,318 | 264,800 | 827,00 | | | | 22 de Julho de 1869 |
| 61 | Penha Longa | 191,135 | 305,100 | 784,00 | | Embarcadouro | | 9 de Julho de 1886 |
| 62 | Chiador | 195,497 | 285,282 | 1.187,00 | | | | 27 de Julho de 1869 |
| 63 | Anta | 203,004 | 243,643 | 1.055,00 | | Embarcadouro | | 2 de Dezembº de 1875 |
| 64 | Sapucaia | 212,375 | 214,588 | 896,00 | | Embarcadouro | 20.000 | 20 de Janeiro de 1871 |
| 65 | Benjamim Constant | 219,464 | 183,631 | 753,00 | | | | 6 de Agosto de 1871 |
| 66 | Teixeira Soares | 223,844 | 169,360 | 512,00 | | | | 13 de Maio de 1871 |
| 67 | Simplicio | 228,873 | 152,549 | 811,00 | | | | 2 de Agosto de 1871 |
| 68 | Porto Novo | 240,108 | 143,304 | 2.725,00 | | Embarcadouro<br>Triangulo | 20.000 | 2 de Agosto de 1871 |
| | Fóra das estações | | | 4.503,00 | | | | |
| | Total | | | 53.515,00 | | | | |
| | **RAMAL DE RIO D'OURO**<br>Bitola estreita | | | | | | | |
| 1 | Liberdade | 8,007 | 14,689 | | | | | |
| 2 | Inhauma | 9.660 | 18.568 | 518,00 | | | 7.812 | 1894 |
| 3 | Engenho da Rainha | 10,400 | 18,000 | | | | | 1931 |
| 4 | Engenho do Matto | 12,043 | 31,118 | | | | | |
| 5 | Vicente de Carvalho | 13,815 | 25,426 | 337,50 | | | | 1919 |
| 6 | Irajá | 15,120 | 18,871 | 102,00 | | | | 1929 |
| 7 | Collegio | 16.407 | 12,914 | 865,00 | | | | 1930 |
| 8 | Areia | 18,000 | 13,914 | | | | | |
| | A transportar | | | 1.822,50 | | | | |

(Continuação)

| N.º de ordem | Estações, paradas, estribos e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros. | Cabine de manobras de chaves e signaes | Lindas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança | Caixa d'agua (litros) | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transporte | | | 1.822,50 | | | | |
| 9 | Acary | 18,805 | 4,800 | 314,00 | | | | 1926 |
| 10 | Pavuna | 21,847 | 4,366 | 171,00 | | | 5.625 | |
| 11 | Rosaly | 23,475 | 21,000 | 208,00 | | | | 1929 |
| 12 | Agostinho Porto | 24,420 | 17,200 | 182,00 | | | | 1926 |
| 13 | Coelho da Rocha | 25,540 | 6,400 | 172,00 | | | | 1929 |
| 14 | Belford Roxo | 27,730 | 13,727 | 2.348,00 | | | 24.000 | 1895 |
| 15 | Heliopolis | 30,687 | 8,510 | | | | | |
| 16 | Itaipu' | 32,200 | 10,480 | | | | | |
| 17 | Retiro | 34,961 | 15,144 | | | | | |
| 18 | Figueira | 36,828 | 20,016 | | | | | |
| 19 | Bulcão Vianna | 38,340 | 18,172 | 313,00 | | | 2.119 | 1891 |
| 20 | Parada da Cachoeira | 43,340 | 16,242 | | | | | |
| 21 | Paineiras | 45,440 | 22,901 | | | | | |
| 22 | Rio d'Ouro | 49,830 | 41,631 | | | | 2.119 | 1916 |
| 23 | Parada da Saudade | 55,883 | 36,300 | | | | | |
| 24 | São Pedro | 60,270 | 60,100 | | | | | 1891 |
| | Fóra das estações da Rio d'Ouro | | | 3.024,40 | | | | |
| | Total | | | 8.557,90 | | | | |
| | RAMAL DE TINGUA' | | | | | | | |
| 1 | Parada São Bernardino | 40,852 | 14,600 | | | | | |
| 2 | Parada de Iguassu' | 42,084 | 8,600 | | | | | |
| 3 | Parada de Barreiras | 46,655 | 17,592 | | | | | |
| 4 | Tinguá | 50,560 | 34,120 | | | | | 1917 |
| | RAMAL DE XEREM | | | | | | | |
| 1 | Parada Aurora | 28,692 | 19,485 | | | | | |
| 2 | Posto Telegraphico Baby | 33,435 | 3,474 | | | | | |
| 3 | Parada Iguassu' | 38,992 | 3,755 | | | | | |
| 4 | Parada Km. 43 | 42,708 | 7,187 | | | | | |
| 5 | Posto Telegraphico | 47,175 | 12,127 | | | | | 1914 |
| 6 | Xerém | 54,824 | 25,955 | | | | | 1914 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | RAMAL DE MANTIQUEIRA | | | | | | | |
| 1 | Desvio | 52,619 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| 2 | Galrão | 55,631 | 29,600 | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| | Extensão total dos desvios existentes no Ramal de Rio d'Ouro | ..... | ..... | 8.557,90 | | | | |
| | RAMAL DE THEREZOPOLIS | | | | | | | |
| 1 | Porte de Piedade | — | — | 156,00 | | | | |
| 2 | Magé | — | — | 173,50 | | | | |
| 3 | Augusto Vieira | — | — | 254,30 | | | | |
| 4 | A. Guanabara | — | — | 1.054,50 | | | | |
| 5 | Miudinho | — | — | 70,70 | | | | |
| 6 | Soberbo | — | — | 146,25 | | | | |
| 7 | Alto Therezopolis | — | — | 159,85 | | | | |
| 8 | Varzea Therezopolis | — | — | 272,30 | | | | |
| | Fóra das estações | ..... | ..... | 381,30 | | | | |
| | Total dos desvios na Therezopolis | ..... | ..... | 2.668,70 | | | | |
| | RAMAL DE GOVERNADOR PORTELLA A SANTA RITA DE JACUTINGA<br>Bitola estreita | | | | | | | |
| | Governador Portella | 111,730 | 634,900 | ..... | ..... | ..... | ..... | Consta da L. Auxiliar |
| 1 | Morro Azul | 124,278 | 560,000 | 237,00 | ..... | ..... | ..... | 30 de Maio de 1914 |
| 2 | Sacra Familia | 127,883 | 529,000 | 417,00 | ..... | ..... | ..... | 30 de Maio de 1914 |
| 3 | Palmital | 132,014 | 488,000 | 90,50 | ..... | ..... | ..... | 30 de Maio de 1914 |
| 4 | Palmas (estribo) | 133,118 | 488,000 | 434,00 | ..... | ..... | ..... | |
| 5 | Triumpho | 138,628 | 525,360 | 237,50 | ..... | ..... | 31.200 | 30 de Maio de 1914 |
| 6 | Cidade de Vassouras | 148,418 | 416,822 | 638,00 | ..... | ..... | 23.300 | 30 de Maio de 1914 |
| 7 | Barão de Vassouras | 154,667 | 347,018 | 491,00 | ..... | Triangulo | ..... | 18 de Junho de 1865 |
| 8 | Juparanã | 157,815 | 340,600 | 1.508,00 | ..... | Triangulo | 6.000 | 17 de Dezembº de 1865 |
| 9 | Quirino | 166,163 | 453,180 | 195,00 | ..... | ..... | ..... | 1 de Maio de 1871 |
| 10 | Carvalho Borges | 170,365 | 520,720 | ..... | ..... | ..... | ..... | |
| 11 | Esteves | 176,121 | 541,516 | 194,00 | ..... | ..... | 6.600 | 1 de Maio de 1871 |
| 12 | Chacrinha | 179,064 | 523,598 | 166,00 | ..... | ..... | ..... | 18 de Maio de 1871 |
| 13 | Valença | 182,850 | 541,215 | 4.271,00 | ..... | Triang. Balança | 41.330 | 18 de Maio de 1871 |
| | Valença – Deposito de locomotivas | ..... | ..... | 832,00 | ..... | ..... | 21.860 | |
| 14 | General Ozorio (estribo) | 189,987 | 532,418 | ..... | ..... | ..... | ..... | 15 de Outubro de 1879 |
| 15 | Santa Ignacia | 192,981 | 479,338 | 231,00 | ..... | ..... | 6.700 | 15 de Outubro de 1879 |
| 16 | Rio Bonito | 197,949 | 497,298 | 356,50 | ..... | ..... | ..... | 1 de Abril de 1880 |
| | A transportar | ..... | ..... | 10.298,50 | | | | |

(Fim)

| N.º de ordem | Estações, paradas ,estribos e postos telegraphicos | Posição kilometrica | Altitude | Extensão dos desvios em metros | Cabine de manobras de chaves e signaes | Linhas circulares, triangulos, gyradores, embarcadouros de gado e balança | Caixa d'agua (litros) | Data da inauguração |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transporte | | | 10.298,50 | | | | |
| 17 | Coroas | [illegible] | [illegible] | | | | | |
| 18 | Guimarães | [illegible] | [illegible] | | | | | |
| 19 | Alberto Furtado | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | 8.250 | 9 de Julho de 1880 |
| 20 | Coutudo | [illegible] | [illegible] | | | | | |
| 21 | Rio Preto | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | Triangulo | 6.000 | 9 de Julho de 1880 |
| 22 | Sao Luiz | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | | 12 de Novembº de 1914 |
| 23 | Parada Gloria | [illegible] | | | | | | |
| 24 | Coronel Cardoso | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | Triangulo | 13.780 | 12 de Novembº de 1914 |
| 25 | Santa Clara | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | 9.080 | 12 de Novembº de 1914 |
| 26 | Barbosa Gonçalves | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | Triangulo | | 12 de Novembº de 1914 |
| 27 | Santa Rita de Jacutinga (bg. R. S. Mineira) | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | Triangulo | 24.500 | 6 de Novembº de 1918 |
| | Fóra das estações | | | 827,00 | | | | |
| | Total | | | 11.148,00 | | | | |
| | **RAMAL DE AFFONSO ARINOS** Estrada estreita | | | | | | | |
| | Valença | 182,850 | 511,215 | | | | | Consta do ramal de Sta. Rita |
| 1 | Engenheiro Dundam (estribo) | [illegible] | [illegible] | | | | | 26 de Fevereiro de 1912 |
| 2 | Tabôas | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | Triangulo | | 14 de Novembº de 1882 |
| 3 | Santa Thereza | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | | 1 de Agosto de 1883 |
| 4 | Santa Fé (estribo) | [illegible] | | | | | | 24 de Maio de 1920 |
| 5 | Cachoeira do Funil | [illegible] | [illegible] | 167,00 | | | | 28 de Setembro de 1883 |
| 6 | Paraiso (estribo) | [illegible] | | | | | | |
| 7 | Porto das Flores | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | | 8.600 | 25 de Novembº de 1918 |
| 8 | Santa Rosa | [illegible] | [illegible] | 192,00 | | | | 1893 |
| 9 | Guarda Fernandes | [illegible] | | | | | | 25 de Novembº de 1918 |
| 10 | Tres Ilhas | [illegible] | [illegible] | 197,00 | | | | 1893 |
| 11 | S. Fidelis (estribo) | [illegible] | [illegible] | | | | | 1911 |
| 12 | Engenheiro Carvalhaes (estribo) | [illegible] | [illegible] | | | | | 26 de Fevereiro de 1912 |
| 13 | Santa Matadda (estribo) | [illegible] | [illegible] | | | | 5.358 | 1893 |

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14 | Affonso Arinos | 242,810 | 352,000 | 971,00 | | Triangulo | | 21 de Julho de 1911 |
| | Fóra das estações | | | 1.016,00 | | | | |
| | Total | | | 3.529,00 | | | | |
| | CIRCULAR DE D. CLARA<br>Bitola larga | | | | | | | |
| | Madureira (estribo) | 16,450 | 18,501 | | | | | Consta da L. do Centro |
| 1 | D. Clara | 17,184 | 28,264 | 2.413,00 | | | 23.600<br>18.213<br>syphon | 9 de Fevereiro de 1897 |
| | Madureira | 18,112 | 27,593 | | | | | Consta da L. do Centro |
| | Fóra das estações | | | | | | | |
| | Total | | | 2.413,00 | | | | |
| | CIRCULAR DA PAVUNA<br>Bitola Estreita | | | | | | | |
| | Costa Barros | 23,182 | 18,501 | | | | | Consta da linha Principal |
| 1 | Pavuna | 24,266 | 4,083 | 636,00 | Cabine Saxby Farmer typo terreo E – 1914 para chaves, signaes, discos e ferrolhos, c/ 20 alavancas | | 7.363 | 7 de Junho de 1910 |
| 2 | S. João de Merity | 25,627 | 7,086 | 729,00 | | | | 1 de Setembro de 1910 |
| 3 | Berford (estribo) | 26,408 | 10,414 | | | | | 27 de Junho de 1911 |
| 4 | Galdino Rocha | 26,990 | 10,350 | 1.369,00 | | | 14.427 | 11 de Setembro de 1910 |
| 5 | Andrade de Araujo | 34,196 | 11,206 | | | | | Consta da linha Principal |
| | Fóra das estações | | | | | | | |
| | Total | | | 2.734,00 | | | | |

| INSPECTORIAS | AI os | Placas | Trados | Trilhos | Talas | Tirefonds |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manobra | | | | | |
| **BITOLA 1,60** | | | | | | |
| 1.ª Inspectoria..... | — 8 | 5 297 | 830 | — | 148.601 | 337.000 |
| 2.ª » ..... | 3 8 | 10.033 | 298 | 232 | 3.531 | 99.150 |
| 3.ª » ..... | 1 4 | 6.050 | 317 | 2.509 | 13.036 | 106.100 |
| 4.ª » ..... | 1 4 | 6.101 | 164 | 7.477 | 2.938 | 116.354 |
| 5.ª » ..... | 1 8 | 4.702 | 184 | 42 | 3.210 | 67.580 |
| 6.ª » ..... | 2 4 | 3.608 | 96 | 2.898 | 1.863 | 55.500 |
| 7.ª » ..... | 11 9 | 6.002 | 184 | 3.274 | 34.019 | 18.700 |
| Total..... | 19 5 | 41.793 | 2.073 | 16.432 | 207.198 | 800.384 |
| **BITOLA 1,00** | | | | | | |
| 8.ª Inspectoria..... | 3 0 | 347 | 211 | 2.138 | 6.071 | 6.300 |
| 9.ª » ..... | 1 8 | — | 75 | 1.207 | 3.834 | 2.200 |
| 10.ª » ..... | 6 1 | — | 356 | 309 | 12.098 | 500 |
| 11.ª » ..... | 6 8 | — | 319 | 75 | 3.509 | 1.300 |
| 12.ª » ..... | — 0 | — | 152 | 20 | 880 | 1.200 |
| 13.ª » ..... | 6 9 | — | 419 | 2.099 | 6.919 | 3.960 |
| 14.ª » ..... | — 0 | — | 168 | — | 800 | 2.200 |
| 15.ª » ..... | 4 2 | — | 150 | 56 | 1.122 | 4.000 |
| Total..... | 26 8 | 347 | 1.850 | 5.904 | 35.233 | 21.660 |
| TOTAL GERAL..... | 45 3 | 42.140 | 3.923 | 22.336 | 242.431 | 822.044 |

## MATERIAES DE LINHA EMPREGADOS DURANTE O ANNO DE 1932

| INSPECTORIAS | APPARELHOS DE | | | Agulhas | Arruellas | Chaves | Corações | Cruzamentos | DORMENTES | | Grampos | Parafusos | Placas | Trados | Trilhos | Talas | Tirefonds |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Manobra | Retensores | Retensores A Pinto | | | | | | B Larga | B Estreita | | | | | | | |
| **BITOLA 1,60** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1.º Inspectoria | — | — | 2 700 | 4 | — | 32 | 12 | 29 | 30 986 | 631 | 215 450 | 88 858 | 5 297 | 830 | — | 148.601 | 337.000 |
| 2.º » | 3 | 500 | — | 1 | 45 | 22 | 4 | 25 | 15 151 | — | 7 710 | 17 368 | 10 033 | 298 | 232 | 3.531 | 99 150 |
| 3.º » | 1 | — | — | 9 | 108 | 33 | 16 | 8 | 17 415 | 3 780 | 17 200 | 31 854 | 6 050 | 317 | 2.509 | 13.036 | 106 100 |
| 4.º » | 1 | 284 | — | 66 | — | 44 | 31 | 32 | 25 153 | — | 31 500 | 29 321 | 6 101 | 164 | 7.477 | 2 938 | 116 354 |
| 5.º » | 1 | — | — | — | 33 | 13 | 3 | 17 | 13 337 | | 16 100 | 14 775 | 4 702 | 184 | 42 | 3 210 | 67 580 |
| 6.º » | 2 | — | — | 4 | — | 13 | 12 | 12 | 8 526 | 2 230 | 20 800 | 15 124 | 3 608 | 96 | 2 898 | 1 803 | 55.500 |
| 7.º » | 11 | — | — | — | — | 16 | 10 | 12 | 23 783 | 1 600 | 21 212 | 19 060 | 6.002 | 184 | 3 274 | 34.019 | 18.700 |
| Total | 19 | 784 | 2 700 | 84 | 186 | 173 | 88 | 135 | 134 354 | 8 241 | 329 972 | 216 975 | 41 793 | 2.073 | 16.432 | 207.108 | 800 384 |
| **BITOLA 1,00** | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8.º Inspectoria | 3 | — | — | 3 | 102 | 2 | 1 | 3 | 1 024 | 11 219 | 21 500 | 5 340 | 347 | 211 | 2 138 | 6 071 | 0 300 |
| 9.º » | 1 | — | — | — | 171 | 3 | 2 | 8 | 1 810 | 7 417 | 21 500 | 18 618 | — | 75 | 1 207 | 3 824 | 2.200 |
| 10.º » | 6 | — | — | 2 | 1 128 | 25 | 1 | 24 | — | 10 150 | 29 200 | 13 181 | — | 356 | 309 | 12 098 | 500 |
| 11.º » | 6 | — | — | — | 438 | 9 | — | 7 | 1.226 | 13 275 | 58.200 | 8 558 | — | 310 | 75 | 3 509 | 1 300 |
| 12.º » | — | — | — | — | 33 | — | — | — | 617 | 6 547 | 28 000 | 5 250 | — | 152 | 20 | 880 | 1 200 |
| 13.º » | 6 | — | — | — | 60 | 14 | 9 | 11 | 1 928 | 21 000 | 83.419 | 27.289 | — | 419 | 2.099 | 6 919 | 3 960 |
| 14.º » | — | — | — | — | — | 10 | — | 2 | 150 | 17 684 | 19 000 | 7 820 | — | 168 | — | 800 | 2 200 |
| 15.º » | 4 | 20 | — | — | 20 | 2 | — | 10 | 40 | 8 521 | 11 425 | 14 472 | — | 150 | 56 | 1 122 | 4 000 |
| Total | 26 | 20 | — | 5 | 1.952 | 65 | 13 | 65 | 6.795 | 99 803 | 273 144 | 100 528 | 347 | 1 850 | 5 904 | 35 233 | 21 660 |
| TOTAL GERAL | 45 | 804 | 2 700 | 89 | 2 138 | 238 | 101 | 200 | 141 149 | 108 044 | 603 116 | 317.503 | 42 140 | 3 923 | 22.336 | 242.431 | 822.044 |

# 4ª DIVISÃO

# LOCOMOÇÃO

## ESCRIPTORIO CENTRAL

### MOVIMENTO GERAL DE PAPEIS

| | |
|---|---|
| Processos entrados | 21.546 |
| Officios | 2.407 |
| Memoranda | 2.083 |
| Editaes de admissão | 144 |
| Editaes de transferencia | 352 |
| Editaes de punição | 1.522 |
| Editaes de dispensa | 101 |
| Guias de remessa de expediente | 6.062 |
| Folhas de pagamento | 2.621 |
| Occorrencias | 27.684 |
| Telegrammas recebidos | 15.355 |
| Telegrammas transmittidos | 5.356 |
| Contractos de emprestimos | 3.950 |
| Requerimentos de attestados de terço | 2.648 |
| Passes com 50°/° de abatimento | 72 |
| Passes gratis | 482 |
| Movimento de processos | 172.368 |
| Guias de expediente recebidas | 18.880 |
| Notificações | 1.426 |

Possuia a Central, em 31 de Dezembro de 1932, locomotivas no total de 693, sendo 437 da bitola de 1m,60 e 256 da de 1m,00, computadas as 18 procedentes da Estrada de Ferro Rio d'Ouro e 15 da Estrada de Ferro Therezopolis.

Na mesma data possuia um total de 8.400 carros e vagões, pertencendo 5.933 á bitola de 1m,60 e 2.467 á de 1m,00, inclusive o material vindo das Estradas acima, nas seguintes quantidades: 146 da primeira e 41 da segunda.

Durante o anno o percurso total das locomotivas foi de 21.670.143 kilometros, dos quaes 14.896.330 na bitola de 1m,60 e 6.773.813 na de 1m,00.

Comparados esses dados com os do anno anterior, resulta uma differença de..... 1.594.726 kilometros para menos na bitola de 1m,60 e 24.789 kilometros para mais na bitola de 1m,00.

Quanto ao percurso de vehiculos foi de 137.578.850 kilometros ,sendo 108.678.706 na bitola de 1m,60 e 28.900.144 na de 1m,00. Comparando taes resultados com os do anno anterior, nota-se uma differença de 10.605.312 kilometros para menos na bitola de 1m,60, e 534.394 kilometros para mais na bitola de 1m,00.

---

## MELHORAMENTOS INTRODUZIDOS NAS DIVERSAS INSPECTORIAS

### 1.ª INSPECTORIA (S. Diogo)

1.° — Installação do escriptorio da Inspectoria no 2.° pavimento do edificio, na parte que servia de dormitorio dos machinistas e foguistas, ficando assim em melhores condições.

2.° — Installação de quadros para carga de baterias, na Uzina Stone, para o serviço de illuminação electrica dos carros.

3.° — Installação de uma forja a oleo na secção de caldeireiros.

4.° — Installação de um forno a oleo para aquecimento em geral e para tempera de molas em particular.

5.° — Substituição do manejo manual do girador de locomotivas, da estação de D. Pedro II, com a installação de um motor electrico, trazendo grande economia de pessoal; o serviço que era feito com 9 homens passou a ser feito com 3 apenas.

6.º — Installação de quarto de ferramentas na 1.ª e 2.ª turmas de reparação de locomotivas.
7.º — Installação de um compressor de ar para experiencia de freios na Conserva de D. Pedro II.
8.º — Augmento do deposito de materiaes da Conserva da intermediaria, construindo-se prateleiras para melhor arrumação do material.
9.º — Collocação de prateleiras para ferro e madeira, no Almoxarifado de S. Diogo.
10.º — Installação de agua quente nos chuveiros existentes para uso dos operarios.
11.º — Reconstrucção e augmento da officina de electricidade, junto á casa de força da Light.

## 2.ª INSPECTORIA (Barra do Pirahy)

1.º — Preparação de 4 talhas com capacidade de 700 kilos cada uma, accionadas a ar comprimido.
2.º — Conclusão da installação de uma prensa hydraulica para embuchar braçagem de locomotivas.
3.º — Installação de um apparelho para arriar rodas.

## SUB-INSPECTORIA (Entre Rios)

Por conveniencia do serviço esta Sub-Inspectoria que, pela reforma, fazia parte da 4.ª Inspectoria da Locomoção (Palmyra) passou a ser subordinada á 2.ª I L.

Os serviços feitos nessa Inspectoria são os seguintes:

1.º — Montagem de um engenho de serra.
2.º — Construcção de um deposito para imflammaveis.
3.º — Construcção de um barracão para officinas de carros.
4.º — Construcção e installação de duas torres para illuminação do pateo, sendo uma de 17 metros de altura e collocada em cima da caixa d'agua e a outra com 23 metros e 47 de altura, do projector ao sólo, providas ambas com 2 projectores de 500 vellas. Essa installação trouxe grande economia no consumo de luz, ficando o pateo melhor illuminado.

## 3.ª INSPECTORIA (Norte)

1.º — Construcção de um edificio com 123 metros de comprimento por 7,60 metros de largura para portaria das officinas, sala dos operarios e officinas especialisadas.
2.º — Augmento da praça do carretão n.º 1.
3.º — Montagem de um exhaustor na serraria, com installação para descarregar a serragem nos vagões.
4.º — Installação para abastecimento de areia ás locomotivas por meio de ar comprimido, construindo-se um pavilhão para seccagem, peneiramento e armazenagem da areia.
5.º — Construcção de um galpão com 54 metros de comprimento por 8,80 metros de largura, para deposito de peças pesadas.
6.º — Construcção de um pavilhão de concreto armado para o poço tubular e respectivo machinario.
7.º — Construcção de uma linha elevada, afim de trazer para o exterior das officinas a ponte rolante que serve á officina mechanica.
8.º — Apparelhamento movel para lavagem das bombas.
9.º — Montagem das seguintes machinas:

Machina de furar
Esmeril
Rebolo
Guindaste

10.º — Construcção de um barracão com 23 metros e 50 de comprimento por 7 metros de largura para deposito de material usado servivel.
11.º — Installação de uma dependencia para preparo de enchimentos.
12.º — Construcção de um armazem de concreto armado, para inflammaveis com 13 metros de comprimento por 11 metros de largura.
13.º — Construcção de um galpão com 100 metros de comprimento, 16 de largura e 9,65 de pé direito para as officinas.

De Julho a Setembro as officinas dessa Inspectoria estiveram em poder dos revoltosos de S. Paulo.

## SUB-INSPECTORIA (Cachoeira)

Por conveniencia de serviço, essa Sub-Inspectoria que pela reforma havia ficado subordinada á 2.ª Inspectoria (Barra do Pirahy), passou em Julho a ser subordinada á 3.ª Inspectoria.

## 4.ª INSPECTORIA (Santos Dumont)

1.º — Construcção de 4 vallas para abrigo e reparação de locomotivas de bitola larga (1m,60) tendo cada valla 20 metros de extensão.
2.º — Construcção de uma valla para limpeza de locomotivas de bitola estreita (1m,00) com a extensão de 11 metros.
3.º — Construcção de um pavilhão sanitario com 10 privadas, 2 banheiros e mictorios.
4.º — Construcção de um commodo para reparação de accessorios de caldeiras.
5.º — Construcção de 20 metros de muro com 3 metros de altura.
6.º — Augmento do armazem geral com 25 metros de extensão por 8 de largura.

## 5.ª INSPECTORIA (Lafayette)

1.º — Construcção de 2 vallas para reparação de locomotivas.
2.º — Construcção de predio destinado a escola dos operarios.
3.º — Construcção de novo posto de Conserva de carros e vagões.

## 6.ª INSPECTORIA (Sete Lagôas)

Nada digno de menção.

## 7.ª INSPECTORIA (Corintho)

Esta Inspectoria se resente da falta de machinas ferramentas.

Com estas machinas e melhorando as installações das officinas, podemos tornal-as mais efficientes.

A esta Inspectoria estão subordinados os trechos de Corintho a Pirapóra, de Corintho a Diamantina e de Corintho a Montes Claros.

Os trabalhos principaes executados em 1932 foram os seguintes:

1.º — Augmento da valla de arriar rodas, numa extensão de 3,35 metros.
2.º — Augmento do edificio do Almoxarifado numa área de 131 m2.
3.º — Capeamento de uma valla existente ao pé da caixa d'agua, numa area de 2,04 metros.
4.º — Foi iniciada a construcção de um galpão medindo 10 metros por 8,80 metros, para succata.
5.º — Acha-se iniciada a construcção de um galpão com 50 metros de comprimento por 10 de largura, para as officinas.

6.º — Foi iniciada a construcção de um galpão para refeitorio dos operarios.

## 8.ª INSPECTORIA (Alfredo Maia)

1.º — Conclusão do augmento do edificio de reparação de carros.
2.º — Construcção de um galpão para fundição de ferro.
3.º — Installação de um forno para fundição de ferro.
4.º — Installação de 12 forjas "Bufalo".
5.º — Installação de um motor electrico no gyrador das locomotivas, que era movido a mão.
6.º — Augmento de um vão no barracão da carpintaria.
7.º — Augmento da praça do carretão.

## 9.ª INSPECTORIA (Valença)

1.º — Construcção de uma guarita para ser nella installada a "escala".
2.º — Augmento da secção de solda a oxygenio.
3.º — Na secção de torneiros foi feito o assoalho contacto numa area approximada de 40 metros quadrados.
4.º — Para abrigo da sucata, que ainda póde ser aproveitada, foi construido um galpão coberto de zinco com uma area de 53 metros quadrados.
5.º — Installação de uma bomba hydraulica.
6.º — Installação de 3 tornos mechanicos.
7.º — Construcção de um tanque para lavagens de baterias de illuminação electrica dos carros.
8.º — Installação de 5 motores e machinas fixas para economia da força electrica.
9.º — Construcção de 7 bancadas de madeira.
10.º — Construcção de um barracão para [illegible] de locomotivas.
11.º — Construcção de um forno para temperar molas.
12.º — Construcção de uma valla para esgoto das officinas, com 25 metros de comprimento.

## SUB-INSPECTORIA (Portella)

Essa Sub-Inspectoria está subordinada á 9.ª Inspectoria (Valença).

1.º — Reconstrucção do deposito de gazolina que foi destruido por um incendio.
2.º — Installação de uma bomba para fornecimento de gazolina ás automotrizes.
3.º — Installação a ar comprimido para fornecimento de areia ás locomotivas.
4.º — Construcção de um desvio para o Posto de concertadores.
5.º — Installação de ar comprimido para experiencia de freio no posto de concertadores.
6.º — Augmento do Almoxarifado.
7.º — Montagem de um dynamo para carregamento de baterias.

## OFFICINAS DO HORTO FLORESTAL (Bello Horizonte)

Foi iniciada a construcção das novas officinas, orçadas em 12 mil contos. Os trabalhos de construcção estão a cargo da 3.ª Divisão.

Na antiga officina nada digno de menção.

## OFFICINAS DE ENGENHO DE DENTRO

1.º — Installação de 16 filtros typo "Pasteur".
2.º — Installação de 12 estufas para aquecimento de refeição do pessoal.
3.º — Construcção de um tanque para pintura a quente, com pixe, de trucks.
4.º — Construcção de uma ponte rolante, com 89 metros de comprimento por 4,10 de largura, para facilitar o transporte de material dentro da officina de conserva.
5.º — Adaptação de uma machina de atarrachar.
6.º — Construcção de um compartimento para guardar o material da Secção de pintura.
7.º — Mudança da officina de corrieiros para um compartimento mais confortavel e proximo da officina da reparação de carros.
8.º — Abertura de uma porta na secção de soldagem, afim de facilitar o recebimento de material, que póde ser feito directamente pelos auto-caminhões.
9.º — Collocação de telhas de vidro typo "Marselha" na officina de ferreiros.
10.º — Montagem de um quadro distribuidor de electricidade na secção de galvanoplastia.
11.º — Construcção de uma chaminé de madeira para a secção de galvanoplastia.
12.º — Montagem de um quadro distribuidor de electricidade na secção de galvanoplastia.
13.º — Construcção de andaimes na secção de reparação de carros, de modo a substituir, com grande vantagem, os antigos cavalletes. A altura do estrado em que trabalha o operario é feita por meio de contracepos.
14.º — Melhoramento em duas bombas para eixar e deseixar rodas.
15.º — Alargamento do carretão no 3 de 14 metros para 18,90 metros.
16.º — Installação de 2 lavatorios "Sano".
Estes lavatorios têm a forma circular, com 1m,40 de diametro; são construidos com cimento e cascalho de marmore, recebendo polimento, o que lhe dá bonito aspecto. A agua é distribuida em jactos finos em volta da columna central, em cuja parte superior se acha o deposito para sabão liquido, distribuido por 4 torneiras de pressão. Estes lavatorios podem servir até 16 operarios ao mesmo tempo.

---

## FOI FEITA A SEGUINTE DISTRIBUIÇÃO DO CARVÃO ADQUIRIDO PARA 1932

### CARVÃO EXTRANGEIRO A GRANEL

| | |
|---|---|
| S. Diogo | 76.617.030 kgs. |
| Belém | 29.493.020 » |
| Barra | 29.414.960 » |
| Entre Rios | 27.178.440 » |
| Palmyra | 14.156.470 » |
| Lafayette | 62.144.990 » |
| Cachoeira | 21.130.290 » |
| Jacarehy | 38.863.300 » |
| Portella | 8.595.250 » |
| Valença | 4.276.790 » |
| Alfredo Maia | 27.083.120 » |
| Total | 338.953.660 » |

### CARVÃO EM BRIQUETTES

| | |
|---|---|
| Alfredo Maia (para o consumo da Therezopolis) | 1.521.910 kgs |

## SCHISTO DE MARAHU'

| | |
|---|---|
| Alfredo Maia | 532.930 kgs. |

## CARVÃO NACIONAL

| | |
|---|---|
| S. Diogo | 620.000 kgs. |
| Barra | 410.000 » |
| Entre Rios | 4.500.000 » |
| Palmyra | 4.520.000 » |
| Lafayette | 607.000 » |
| Cachoeira | 500.240 » |
| Jacarehy | 634.630 » |
| Alfredo Maia | 320.403 » |
| Total | 12.112.273 kgs. |

## EXISTENCIA DO MATERIAL RODANTE EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

| ESPECIFICAÇÕES | QUANTIDADE | | | | TOTAES |
|---|---|---|---|---|---|
| | Bitola de 1m,60 | Bitola de 1m,00 | | | |
| Locomotivas | 437 | 223 | 18 (*) | 15 (**) | 693 |
| Automotrizes | 6 | 12 (***) | 2 (****) | — | 20 |
| Guindastes | 53 | 19 | — | — | 72 |
| Carros | 712 | 289 | 58 | 26 | 1085 |
| Vagões | 5221 | 1991 | 88 | 15 | 7315 |

(*) — Procedentes da E. F. Rio d'Ouro.
(**) — Procedentes da E. F. Therezopolis.
(***) — 2 automotrizes de bitola de 1m,00 foram emprestadas á Estrada de Ferro Rio Grande do Norte.
(****) — Para o serviço de soccorro. Estas automotrizes foram transformadas para o Serviço Sanitario do Exercito, durante o movimento revolucionario de S. Paulo, sendo entregues á Rêde Mineira de Viação, em Barra Mansa.

## MATERIAL DE TRACÇÃO — (QUANTIDADE E CAPACIDADE)

| Anno | Bitola | Quantidade existente | | | | Peso maximo por eixo (em Kg.) | Esforço maximo de tracção (em Kg.) | Capacidade de tracção offerecida, em recta e nivel (em ton.) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Com menos de 15 annos de uso | Com 15 a 30 annos de uso | Com mais de 30 annos de uso | Total | | | |
| 1931 | 1m,00 | 85 | 72 | 87 | 244 | 12.225 | 1.842.577 | 704.640 |
| | 1m,60 | 118 | 184 | 135 | 437 | 20.000 | 5.816.297 | 2.326.519 |
| Total | — | 203 | 256 | 222 | 681 | — | 7.658.874 | 3.031.159 |
| 1932 | 1m,00 | 75 | 83 | 83 | 241.(*) | 12.225 | 1.828.688 | 699.746 |
| | 1m,60 | 104 | 192 | 141 | 437 | 20.000 | 5.541.891 | 2.214.155 |
| Total | — | 179 | 275 | 224 | 678 | — | 7.370.579 | 2.913.901 |

(*) No quadro acima não estão incluidas as locomotivas que vieram da E. F. Therezopolis, em numero de 15.

## LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932, DISCRIMINANDO AS DATAS DE ACQUISIÇÃO

| Data de acquisição (anno) | Tempo de serviço | BITOLA DE 1m,60 | | BITOLA DE 1m,00 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Quantidade | Numeros das locomotivas | Quantidade | Numeros das locomotivas |
| 1874 | 59 | — | | 1 | 1004 |
| 1877 | 56 | 3 | 154, 155 e 503 | 1 | 1110 |
| 1881 | 52 | 3 | 151 a 153 | — | — |
| 1883 | 50 | 1 | 114 | — | — |
| 1887 | 46 | — | | 2 | 1032 e 1111 |
| 1888 | 45 | 3 | 509 a 511 | — | — |
| 1889 | 44 | 6 | 121, 122 506, 512 a 514 | 6 | 1028, 1100, 1125 a 1128 |
| 1891 | 42 | 24 | 117, 133 a 149, 439, 440; 520 a 522 e 524 | 5 | 1001, 1109, 1122, 1123 e 1139 |
| 1892 | 41 | 5 | 123, 125, 127, 129 e 130 | 6 | 1031, 1105, 1106, 1107, 1130 e 1131 |
| 1893 | 40 | 25 | 171, a 190, 515 a 519 | 18 | 1010, 1011 1025, 1033, 1035 a 1039 1078, 1121, 1132 a 1134, 1136, 1137, 1140 e 1142. |
| 1894 | 39 | 31 | 400 a 414, 525 a 527, 481 a 485, 486 a 493 | 14 | 1012, 1013, 1015, 1016, 1020, 1135, 1138, 1139, 1280, 1281, 1283, 1287, 1292 e 1293 |
| 1895 | 38 | 9 | 415, 416, 418 a 424 | 5 | 1041 a 1045 |
| 1896 | 37 | — | | 8 | 1060 a 1065, 1079 e 1141 |
| 1897 | 36 | 24 | 200 a 207, 535 a 550 | — | — |
| 1898 | 35 | — | | 4 | 1066 a 1069 |
| 1900 | 33 | — | | 1 | 1112 |
| 1902 | 31 | 6 | 1, 2, 300 a 303 | — | — |
| 1905 | 28 | 5 | 304, 305, 671 a 673 | — | — |
| 1906 | 27 | 18 | 306 a 314, 674 a 679, 687 e 689 | — | — |
| 1907 | 26 | 17 | 3, 4, 50, 51, 52, 250, 251, 264, 532 a 534, 680 a 683, 690 e 691 | — | — |
| 1908 | 25 | 16 | 208 a 213, 252 a 255, 528 a 531, 551 e 552 | — | — |
| 1909 | 24 | 24 | 20 21 211 a 218, 256 320 a 325, 553 a 560, 692 e 693 | 2 | 1005 e 1006 |
| 1910 | 23 | 16 | 257 a 262, 382, 383 561 a 568 | 11 | 1070 a 1077, 1094, 1095, 1143a1146 |
| 1911 | 22 | 13 | 53 a 55 70 a 79 | 10 | 1092, 1093, 1147 a 1154 |
| 1912 | 21 | 26 | 80 a 85, 270, 271, 340 a 349, 381 a 393, 694 a 697 | 17 | 1098, 1099, 1155 a 1158, 1200 a 1208 1270 e 1271 |
| 1913 | 20 | 20 | 450 a 465, 569 a 572 | 29 | 1096, 1097 1170 a 1179, 1221 a 1224, 1250, 1300 a 1302 |
| 1914 | 19 | — | | 6 | 1080 a 1085 |
| 1915 | 18 | 6 | 394 a 396, 573 a 575 | — | — |
| 1916 | 17 | 18 | 86 a 88 709 a 712, 743 e 744 | — | — |
| 1917 | 16 | 14 | 272 a 283, 397 e 398 | 2 | 1209 e 1210 |
| 1918 | 15 | — | | 2 | 1159 e 1160 |
| 1919 | 14 | 6 | 89, 713 a 717 | 1 | 1211 a 1213 e 1303 |
| 1920 | 13 | 37 | 284 a 289, 377 a 381, 399, 718 a742 | 21 | 1086 a 1089, 1090 1091, 1180 a 1194 |
| 1923 | 10 | 2 | 269 e 370 | 3 | 1268, 1269 e 1400 |
| 1925 | 8 | 5 | 800 a 804 | 11 | 1401 a 1411 |
| 1926 | 7 | 16 | 371 a 376, 805 a 814 | 15 | 1272 a 1274, 1412 a 1421, 1500 a 1505 |
| 1927 | 6 | 28 | 350 a 369 815 a 822 | 13 | 1422 a 1434 |
| 1928 | 5 | 6 | 823 a 828 | 2 | 1510 e 1511 |
| 1930 | 3 | 4 | 5 a 8 | 1 | 1056 |
| 1931 | 2 | — | | 3 | 1014, 1021 e 1103 |
| 1932 | 1 | — | | 1 | 1195 |
| — | — | — | | 1 | 1003 |
| | | 437 | | 223 | |

NOTA — Não foi possivel apurar a data de acquisição da locomotiva nº 1003 de bitola de 1m,00
Em 1932, foram baixadas as locomotivas nos 1284, 1285, 1288 1290, e construida a de n.º 1195, todas de bitola de 1m,00
Neste quadro não estão incluidas 18 locomotivas de bitola de 1m,00, da E. F. Rio d'Ouro e 15 da E. F. Therezopolis.

# QUEBRO DE 1932

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| erica | rte..... | | | | | | |
| | | | 1/4 | 49.9 | 57.1 | 89.8 | |
| | | Bro | 1/4 | 49.9 | 57.1 | 89.8 | |
| | | | 1/4 | 49.9 | 57.1 | 89.8 | |
| | | Bal | 1/4 | 37.6 | 45.7 | 73.0 | |
| man | ..... | J. A | 3/4 | 54.0 | 69.0 | 105.0 | Vapor superaquecido |
| | | Bro | 1/4 | 63.5 | 77.1 | 114.3 | |
| | | | 1/4 | 63.5 | 77.1 | 114.3 | |
| | | | 1/4 | 39.9 | 45.4 | 65.3 | |
| Am | ica te..... | | 1/4 | 45.4 | 52.2 | 79.4 | |
| All | | | 1/4 | 45.6 | 52.3 | 79.5 | |
| | | | 1/4 | 48.1 | 56.6 | 83.8 | |
| | | | 1/4 | 48.1 | 55.1 | 82.3 | |
| | | | 1/4 | 53.3 | 61.3 | 93.9 | |
| | | | 1/4 | 52.9 | 60.7 | 93.4 | |
| | | Bal | 1/4 | 52.9 | 60.7 | 93.4 | |
| | | | 1/4 | 53.3 | 61.3 | 93.9 | |
| | | | 1/4 | 53.3 | 61.3 | 93.9 | |
| | | | 1/4 | 53.3 | 61.3 | 93.9 | |
| | | | 1/4 | 52.9 | 60.7 | 93.4 | |
| | | | 1/4 | 53.1 | 60.8 | 93.4 | |
| | | | 1/4 | 53.1 | 60.8 | 93.4 | |
| | | | 1/4 | 53.1 | 60.8 | 93.4 | |
| | | Hen | 1/4 | 58.0 | 63.8 | 98.0 | |
| n | ..... | A. H | 1/4 | 58.0 | 63.8 | 98.0 | |
| | | Han | 1/4 | 53.1 | 60.8 | 93.5 | |
| | | Ame | 1/4 | 56.2 | 65.3 | 102.2 | Vapor superaquecido |
| | | | 1/4 | 56.0 | 65.8 | 101.5 | » » |
| | | | 1/4 | 62.5 | 70.9 | 112.0 | |
| | | | 1/4 | 62.5 | 70.9 | 112.0 | |
| | | Bald | 1/4 | 62.5 | 70.9 | 112.0 | |
| | | | 1/4 | 63.9 | 72.7 | 109.0 | |
| | ..... | | 1/4 | 63.9 | 72.7 | 109.0 | |
| | | | 1/4 | 62.5 | 70.9 | 112.0 | |
| | | | 1/4 | 65.4 | 74.3 | 110.6 | |
| | | Bald | 1/4 | 65.4 | 74.3 | 110.6 | |
| | | | 1/4 | 65.4 | 74.3 | 115.2 | |
| | | | 1/4 | 65.5 | 74.8 | 118.5 | Vapor superaquecido |
| | | Ame | 1/4 | 69.4 | 79.6 | 123.2 | » » |
| | | | 1/4 | 67.1 | 77.1 | 121.3 | » » |
| | | Hens | 3/4 | 73.4 | 96.1 | 147.9 | Vapor superaquecido |
| | | A. E | 3/4 | 72.8 | 98.4 | 149.6 | » » |
| | ..... | L. Sc | 3/4 | 73.8 | 102.3 | 149.9 | » » |
| | | Link | 1/4 | 80.0 | 108.0 | 156.0 | » » |
| | ..... | Bald | 1/4 | 79.1 | 108.5 | 155.0 | » » |
| | | | 1/4 | 79.1 | 108.5 | 155.0 | » » |
| | ..... | L Sc | 1/4 | 74.0 | 102.2 | 149.8 | » » |

# QUADRO DAS LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

BITOLA DE 1m,60

| PROCEDENCIAS | FABRICANTES | CLASSES | NUMEROS E TYPOS | Numero total de [illegible] com [illegible] | Numero de [illegible] | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Diametro [illegible] | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: [illegible] | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: [illegible] | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: [illegible] | PESO EM TONELADAS METRICAS: [illegible] | PESO EM TONELADAS METRICAS: [illegible] | PESO EM TONELADAS METRICAS: [illegible] | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | **MANOBRAS** | | | | | | | | | | |
| America do Norte... | Baldwin Locomotive Works | 0 6.2 | 1 a 4 | 4 | 6 | 140 | 16 | [illegible] | 44 1/4 | 37 2 | 42.6 | 72 6 | |
| | | 0 6 0 | 5 a 8 | 4 | 6 | 150 | 13 | [illegible] | 38 1/4 | | | | |
| Allemanha | Henschel & Sohn | 0 6 0 | 20 | 1 | 6 | 150 | 18 | [illegible] | 50 1/4 | 48 0 | 48.0 | 70 0 | |
| | | 0.6.0 | 21 | 1 | 6 | 160 | [illegible] | [illegible] | 50 1/4 | 48 0 | 48 0 | 70 0 | |
| | | | **MALLET** | | | | | | | | | | |
| | American Locomotive C.º | 0.6.6.0 | 50 | 1 | 12 | 180 | [illegible] | 26 | 50 1/4 | [illegible] | 93 4 | 138 0 | |
| | | 0.6.6 0 | 51 e 52... | 2 | 12 | 190 | [illegible] | 26 | 50 1/4 | [illegible] | 93 4 | 138 0 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 0.6.6.0 | 53 a 55 | 3 | 12 | 180 | [illegible] | 26 | 50 | [illegible] | 93 9 | 36 1 | |
| | | 0.8.8.0 | 70 a 85 | 16 | 16 | 200 | 30 32 | 26 | 50 1/4 | 125.8 | 126 8 | 172.5 | |
| | American Locomotive C.º | 0.8.8 0 | 86 a 88 | 3 | 16 | 200 | 30 32 | 26 | 50 1/4 | 127 0 | 127 0 | 172 0 | Vapor superaquecido |
| | | 0.8.8.0 | 89 | 1 | 16 | 200 | 30 32 | 26 | 50 1/4 | 131.5 | 131.5 | 187.3 | » » |
| | | | **AMERICAN** | | | | | | | | | | |
| | | 4 4 0 | 114, 117, 123 e 127 | 4 | 4 | 120 | 17 | 24 | 62 1/4 | 22 8 | 36 8 | 56 7 | |
| | | 4 4.0 | 121 e 122 | 2 | 4 | 130 | 17 | 24 | 62 1/4 | 24 5 | 37 4 | 57 3 | |
| | | 4 4.0 | 125, 129 e 130. | 3 | 4 | 130 | 17 | 24 | 62 1/4 | [illegible] | 36 8 | 56 7 | |
| | | 4.4 0 | 133 | 1 | 4 | 150 | 18 | 24 | 62 1/4 | 26.3 | 42 3 | 69 5 | |
| | | 4 4 0 | 134, 135, 137 a 144 e 148 | 11 | 4 | 140 | 18 | 24 | 62 1/4 | 26 3 | 42.3 | 69 5 | |
| | | 4 4 0 | 136, 145 a 147 e 149. | 5 | 4 | 130 | 18 | 24 | 62 1/4 | 26 3 | 42 3 | 69 5 | |
| | | 4 4 0 | 151, 152 e 154. | 3 | 4 | 130 | 17 3/4 | 24 | 62 1/4 | 22 7 | 36 7 | 57 0 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 4 4 0 | 153 e 155 | 2 | 4 | 120 | 17 3/4 | 24 | 62 1/4 | 22 7 | 36 7 | 57 0 | |
| | | 4 4 0 | 171, 173 a 175, 178 a 180, 182, 183, 185, 187 e 189 | 13 | 4 | 130 | 17 3/4 | 24 | 62 1/4 | 26 9 | 40 4 | 60 4 | |
| America do Norte.. | | 4 4 0 | 172, 176, 181, 184 e 188 | 5 | 4 | 130 | 17 3/4 | 24 | 62 1/4 | 26 9 | 40 4 | 60 4 | |
| | | 4 4 0 | 177 e 190 | 2 | 4 | 135 | 17 3/4 | 24 | 62 1/4 | 26 9 | 40 4 | 60 4 | |
| | | 4 4 0 | 200 | 1 | 4 | 175 | 18 | 24 | 67 1/4 | 28 9 | 45 3 | 72 5 | |
| | | 4 4 0 | 201 a 206 | 6 | 4 | 150 | 18 | 24 | 67 1/4 | 28 9 | 45 3 | 72 5 | |
| | | 4 4 0 | 207, 209, 211, 213, 215 a 218 | 8 | 4 | 170 | 18 | 24 | 67 1/4 | 28 9 | 45 3 | 72 5 | |
| | | 4.4.0 | 209, 210, 212 e 214. | 4 | 4 | 160 | 18 | 24 | 67 1/4 | 28 9 | 45 3 | 72 5 | |
| | | | **TEN-WHEEL** | | | | | | | | | | |
| | | 4 6 0 | 250 a 262 | 13 | 6 | 150 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54 4 | 72 6 | 100 2 | Vapor superaquecido |
| | Baldwin Locomotive Works | 4 6 0 | 263 | 1 | 6 | 190 | 20 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54 4 | 72 6 | 100 2 | |
| | | 4 6 0 | 264 | 1 | 6 | 190 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 53 8 | 76 1 | 103 3 | |
| | | 4 6 0 | 270 e 271 | 2 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 55 3 | 78 0 | 114 4 | Vapor superaquecido |
| | American Locomotive C.º | 4 6 0 | 272 a 283 | 12 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 56 3 | 78 9 | 100 1 | |
| | | 4 6 0 | 284 a 289 | 6 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 57 4 | 79 8 | 107 0 | Vapor superaquecido |
| | | 4 6 0 | 300, 306, 310 a 314. | 7 | 6 | 170 | 19 | 26 | 68 1/4 | 46 7 | 61 2 | 88 4 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 4 6 0 | 301 | 1 | 6 | 165 | 19 | 26 | 68 1/4 | 46 7 | 61.2 | 88 4 | |
| | | 4 6 0 | 302 a 305, 307 a 309. | 7 | 6 | 160 | 19 | 26 | 68 1/4 | 46 7 | 61.2 | 88.4 | |
| | | 4.6 0 | 320 a 325 | 6 | 6 | 170 | 21 | 26 | 68 1/4 | 47 1 | 64.4 | 91.0 | |
| | | | **PACIFIC** | | | | | | | | | | |
| | | 4 6.2 | 346, 348, 349, 392 e 393 | 5 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54 8 | 79 6 | 106 8 | Vapor superaquecido |
| | Baldwin Locomotive Works | 4 6 2 | 347 | 1 | 6 | 180 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54 8 | 79 6 | 106 8 | » » |
| | | 4 6 2 | 350 a 369 | 20 | 6 | 200 | 19 | 28 | 68 1/4 | 60 7 | 100 4 | 147 0 | Vapor superaquecido 3 Cyl |
| | American Locomotive C.º | 4 6 2 | 370 | 1 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 55 4 | 95 3 | 143 0 | Vapor superaquecido |
| Allemanha | Linke Hofmann | 4 6.2 | 371 a 376 | 6 | 6 | 190 | 24 | 26 | 68 1/4 | 59 7 | 101.5 | 118 5 | » » |
| | | 4.6.2 | 377 a 381 e 399. | 6 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54 9 | 93 2 | 111 1 | » » |
| | | 4 6.2 | 382 | 1 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 52.7 | 90 8 | 127 1 | » » |
| | | 4.6.2 | 383 | 1 | 6 | 180 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 52 7 | 90 8 | 127 1 | » » |
| | American Locomotive C.ª | 4 6 2 | 384 a 386 | 3 | 6 | 180 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 53 5 | 89 8 | 126 1 | » » |
| | | 4 6 2 | 387 a 391 | 5 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 53 5 | 89 8 | 126 1 | » » |
| | | 4 6 2 | 394 | 1 | 6 | 180 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 53 5 | 90 7 | 138 3 | » » |
| | | 4 6 2 | 395 e 396 | 2 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 53.5 | 90 7 | 138 3 | » » |
| America do Norte | | 4.6 2 | 397 e 398 | 2 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54 5 | 93.0 | 140 6 | » » |
| | | | **MOGUL** | | | | | | | | | | |
| | | 2 6.0 | 400, 401, 405, 407 a 409, 413, 414, 416, 418 a 423 | 15 | 6 | 140 | [illegible] | 24 | 62 1/4 | 49 9 | 57.1 | 89 8 | |
| | Brooks Locomotive Works | 2 6 0 | 402, a 404 406, 410 a 412 e 415 | 8 | 6 | 175 | [illegible] | 24 | 62 1/4 | 49 9 | 57 1 | 89 8 | |
| | | 2 6 0 | 424 | 1 | 6 | 150 | 18 | 24 | 62 1/4 | 49 9 | 57.1 | 89 8 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2 6.0 | 439 e 440 | 2 | 6 | 120 | 19 | 24 | 53 1/4 | 37 6 | 45 7 | 73 0 | |
| | | | **PRAIRIE** | | | | | | | | | | |
| Allemanha | J A Maffei | 2 6.2 | 450 a 465 | 16 | 6 | 150 | 23 5/8 | 26 | 61 3/4 | 54 0 | 69 0 | 105.0 | Vapor superaquecido |
| | | | **12-WHEEL** | | | | | | | | | | |
| | Brooks Locomotive Works | 4 8 0 | 481 a 485, 487 a 493 | 12 | 8 | 160 | 21 | 26 | 54 1/4 | 63 5 | 77.1 | 114 3 | |
| | | 4 8 0 | 486 | 1 | 8 | 150 | 21 | 26 | 54 1/4 | 63 5 | 77.1 | 114 3 | |
| | | | **CONSOLIDATION** | | | | | | | | | | |
| America do Norte | | 2 8 0 | 503 | 1 | 8 | 100 | 20 | 24 | 50 1/4 | 39 9 | 45 4 | 65 3 | |
| | | 2 8 0 | 506, 512 a 514 | 4 | 8 | 120 | 20 | 24 | 50 1/4 | 45 4 | 52 2 | 79 4 | |
| | | 2 8 0 | 509 a 511 | 3 | 8 | 120 | 20 | 24 | 50 1/4 | 45 6 | 52 3 | 79 5 | |
| | | 2 8 0 | 515 a 522 | 8 | 8 | 120 | 21 | 24 | 50 1/4 | 48 1 | 56.6 | 83 8 | |
| | | 2 8 0 | 524 | 1 | 8 | 130 | 21 | 24 | 50 1/4 | 48 1 | 55.1 | 82 3 | |
| | | 2 8 0 | 525 a 527 | 3 | 8 | 150 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53 3 | 61 3 | 93 0 | |
| | | 2 8 0 | 528, 530 e 552 | 3 | 8 | 160 | 21 | 24 | 50 1/4 | 52 9 | 60 7 | 93 4 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2 8 0 | 529 e 531 | 2 | 8 | 170 | 21 | 24 | 50 1/4 | 52 9 | 60 7 | 93 4 | |
| | | 2 8 0 | 532, 533, 536, 538 a 550 | 10 | 8 | 160 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53 3 | 61 3 | 93 0 | |
| | | 2 8.0 | 534 e 537 | 2 | 8 | 170 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53 3 | 61 3 | 93 0 | |
| | | 2 8.0 | 535 | 1 | 8 | 120 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53 3 | 61 3 | 93 0 | |
| | | 2 8 0 | 551 | 1 | 8 | 120 | 21 | 24 | 50 1/4 | 52 9 | 60 7 | 93 4 | |
| | | 2.8 0 | 553, 554, 558 | 3 | 8 | 170 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53 1 | 60 8 | 93 4 | |
| | | 2 8 0 | 555, 557, 559 e 560 | 4 | 8 | 160 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53 1 | 60 8 | 93 4 | |
| | | 2 8 0 | 556 | 1 | 8 | 150 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53.1 | 60 8 | 93 4 | |
| Allemanha | Henschel & Sohn | 2.8 0 | 561 e 562 | 2 | 8 | 170 | 21 | 24 | 50 1/4 | 58.0 | 63 8 | 98 0 | |
| | A. Borsig | 2 8 0 | 563 e 564 | 2 | 8 | 160 | 21 | 24 | 50 1/4 | 58.0 | 63 8 | 98 0 | |
| | Hannoversche Gesellschaft | 2.8 0 | 565, 566, 569 a 572 | 6 | 8 | 170 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53.1 | 60 8 | 93.5 | |
| | American Locomotive C.º | 2 8 0 | 567, 568 | 2 | 8 | 150 | 22 | 24 | 50 1/4 | 56 2 | 65 3 | 102 2 | Vapor superaquecido |
| | | 2 8 0 | 573 a 575 | 3 | 8 | 150 | 22 | 24 | 50 1/4 | 56.0 | 65 8 | 101.5 | » » |
| | | 2.8.0 | 672 a 674, 677 e 689 | 5 | 8 | 170 | 21 | 26 | 53 1/4 | 62.5 | 70 9 | 112.0 | |
| | | 2.8.0 | 671, 675 e 679 | 3 | 8 | 175 | 21 | 26 | 53 1/4 | 62 5 | 70 9 | 112 0 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2.8 0 | 676, 678 e 687 | 3 | 8 | 180 | 21 | 26 | 53 1/4 | 62 5 | 70 9 | 112 0 | |
| | | 2 8 0 | 680 | 1 | 8 | 175 | 21 | 26 | 53 1/4 | 63 9 | 72.7 | 109 0 | |
| America do Norte | | 2 8 0 | 681 a 683 | 3 | 8 | 170 | 21 | 26 | 53 1/4 | 63 9 | 72 7 | 109 0 | |
| | | 2 8 0 | 688 | 1 | 8 | 160 | 21 | 26 | 53 1/4 | 62.5 | 70 9 | 112 0 | |
| | | 2 8 0 | 690 | 1 | 8 | 180 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 65.4 | 74.3 | 110.6 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2 8 0 | 691 | 1 | 8 | 175 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 65.4 | 74 3 | 110.6 | |
| | | 2 8 0 | 692 a 697 | 6 | 8 | 175 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 65 4 | 74 3 | 115.2 | |
| | | 2 8 0 | 700 a 712, 743 e 744 | 15 | 8 | 180 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 65 5 | 74 8 | 118.5 | Vapor superaquecido |
| | American Locomotive C.º | 2 8 0 | 716 e 717 | 2 | 8 | 180 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 69 4 | 79 6 | 123 2 | » » |
| | | 2 8 0 | 713 a 715, 718 a 742 | 28 | 8 | 180 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 67.1 | 77.1 | 121.3 | » » |
| | | | **MIKADO** | | | | | | | | | | |
| | Henschel & Sohn | 2 8 2 | 800 | 1 | 8 | 190 | 22 7/8 | 28 | 52 3/4 | 73 4 | 96 1 | 147 9 | Vapor superaquecido |
| Allemanha | A. [illegible] | 2 8 2 | 801 | 1 | 8 | 190 | 22 7/8 | 28 | 52 3/4 | 72 8 | 98.4 | 149 9 | » » |
| | L. Schwartzkopff | 2 8 2 | 802 a 804 | 3 | 8 | 190 | 22 7/8 | 28 | 52 3/4 | 73 8 | 102.3 | 149 9 | » » |
| | Linke Hofmann | 2 8 2 | 805 a 814 | 10 | 8 | 190 | 23 | 26 | 53 1/4 | 80 0 | 108 0 | 156.0 | » » |
| America do Norte | Baldwin Locomotive Works | 2 8 2 | 815 e 816 | 2 | 8 | 190 | 23 | 28 | 56 1/4 | 79 1 | 108 5 | 155.0 | » » |
| | | 2 8 2 | 817 a 822 | 6 | 8 | 195 | 23 | 28 | 56 1/4 | 79 1 | 108 5 | 155.0 | » » |
| Allemanha | L. Schwartzkopff | 2 8.2 | 823 a 828 | 6 | 8 | 190 | 22 7/8 | 28 | 53 1/4 | 74.0 | 102 2 | 149.8 | » » |
| | | | | 437 | | | | | | | | | |

# QUADRO DE 1932

| PROCEDENCIAS | FABRICA | em polegadas | PESO EM TONELADAS METRICAS | | | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Sobre as rodas motrizes | Totaes das locomotivas | Totaes das locomotivas com os tenders em serviço | |
| ..... | Hawthorn Les | 4 | 20.4 | 20.4 | 20.4 | |
| Allemanha | Baldwin Locom | 4 | 30.8 | 38.0 | 70.7 | E. F. Rio d'Ouro |
| | | 4 | 36.1 | 40.4 | 74.5 | |
| | | 4 | 30.4 | 34.0 | 54.0 | |
| erica d | Henschel & Sol | 4 | 38.6 | 40.5 | 79.1 | Vapor superaquecido |
| | Brooks Locomo | 4 | 36.3 | 44.5 | 75.3 | |
| | | 4 | 36.3 | 41.5 | 75.3 | |
| America | Baldwin Locom | 4 | 65.0 | 73.2 | 103.5 | Vapor superaquecido |
| | | 4 | 49.9 | 59.0 | 99.8 | |
| | American Locom | 8 | 38.5 | 54.4 | 82.7 | Vapor superaquecido |
| | Henschel & Sol | 4 | 40.9 | 56.0 | 84.5 | » » |
| | A. E. G..... | 4 | 41.8 | 58.8 | 87.8 | » » |
| | L. Schwartzkop | 4 | 41.5 | 58.8 | 88.0 | » » |
| ..... | Krupp..... | 3 | 38.0 | 53.5 | 82.2 | » » |
| | | 8 | 38.0 | 53.5 | 82.2 | » » |
| | Linke Hofmann | 8 | 44.0 | 58.3 | 85.8 | |
| | | 3 | 44.0 | 58.3 | 85.8 | |
| ..... | Baldwin Locom | 4 | 39.8 | 55.7 | 85.4 | Vapor superaquecido |
| | Linke Hofmann | 4 | 33.0 | 51.2 | 78.7 | Vapor superaquecido |
| | | 8 | 33.1 | 53.4 | 82.5 | » » |
| ..... | L. Schwartzkop | 4 | 28.5 | 47.5 | 74.0 | E. F. Rio d'Ouro |
| | | 4 | 28.5 | 48.0 | 74.0 | » » » » |
| | Linke Hofmann | 4 | 27.0 | 47.0 | 74.5 | » » » » |

# QUADRO DAS LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

## BITOLA DE 1m,60

| PROCEDENCIAS | FABRICANTES | CLASSES | NUMEROS E TYPOS | Numero total de locomotivas | Numero de rodas motrizes | ELEMENTOS DE TRACÇÃO | | | | | | | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Esforço de tracção em kilogramas | Diametro das rodas em pollegadas | Diametro dos cylindros em pollegadas | Pesos em kilogramas: Adhesão | Pesos em kilogramas: Totaes | Pesos em kilogramas: Em ordem de marcha | | |
| | | | **MANOBRAS** | | | | | | | | | | |
| Americas do Norte | Baldwin Locomotive Works | 0 6 2 | 1 a 4 | 4 | 6 | 110 | 16 | 22 | 11 1/4 | 37.2 | 42.0 | 12.6 | |
| | | 0 6 0 | 5 a 8 | 4 | 6 | 150 | 13 | 18 | 38 1/4 | | | | |
| Allemanha | Henschel & Sohn | 0 6 0 | 20 | 1 | 6 | 150 | 18 | 26 | 50 1/4 | 48.0 | 48.0 | 70.0 | |
| | | 0 6 0 | 21 | 1 | 6 | 160 | [illegible] | 26 | 50 1/4 | 48.0 | 48.0 | 70.0 | |
| | | | **MALLET** | | | | | | | | | | |
| | American Locomotive C.º | 0.6.6.0 | 50 | 1 | 12 | 180 | 17 1/2 / 28 | 26 | 50 1/4 | 93.4 | 93.4 | 138.0 | |
| | | 0.6.6.0 | 51 e 52 | 2 | 12 | 190 | 17 1/2 / 28 | 26 | 50 1/4 | 93.4 | 93.4 | 138.0 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 0.6.6.0 | 53 a 55 | 3 | 12 | 180 | 18 / [illegible] | 26 | 50 [illegible] | [illegible] | 93.0 | 36.1 | |
| | | 0.8.8.0 | 70 a 85 | 16 | [illegible] | 200 | 20 / 32 | 26 | 50 1/4 | [illegible] | 126.8 | 172.5 | |
| | | [illegible] | [illegible] | 3 | 16 | 200 | 20 / 32 | 26 | 50 1/4 | [illegible] | 127.0 | 172.0 | Vapor superaquecido |
| | | 0.8.8.0 | 89 | 1 | 16 | 200 | 20 / 32 | 26 | 50 1/4 | 131.5 | 131.5 | 187.3 | » » |
| | | | **AMERICAN** | | | | | | | | | | |
| | Baldwin Locomotive Works | 4 4 0 | 114, 117, 123 e 127 | 4 | 4 | 120 | 17 | 24 | [illegible] | [illegible] | 36.8 | [illegible] | |
| | | 4 4 0 | 121 a 122 | 2 | 4 | 130 | 17 | 24 | [illegible] | [illegible] | 37.4 | [illegible] | |
| | | 4 4 0 | 125, 129 e 130 | 3 | 4 | 130 | 17 | 24 | [illegible] | [illegible] | 36.8 | [illegible] | |
| | | 4 4 0 | 133 | 1 | 4 | 150 | [illegible] | 24 | [illegible] | 26.1 | 42.3 | 69.5 | |
| | | 4 4 0 | 134, 135, 137 a 144 e 148 | 11 | 4 | 140 | 18 | 24 | [illegible] | 26.3 | 42.3 | 69.5 | |
| | | 4 4 0 | 136, 145 a 147 e 149 | 5 | 4 | 130 | 18 | 24 | [illegible] | 26.3 | 42.3 | 69.5 | |
| | | 4 4 0 | 151, 152 e 154 | 3 | 4 | 130 | 17 3/4 | 24 | [illegible] | [illegible] | 36.7 | [illegible] | |
| | | 4 4 0 | 153 e 155 | 2 | 4 | 120 | 17 3/4 | 24 | [illegible] | [illegible] | 36.7 | [illegible] | |
| | | 4 4 0 | 171, 173 a 175, 178 a 180, 182, 183, 185, 187 e 189 | 13 | 4 | 140 | 17 3/4 | 24 | [illegible] | 26.9 | 40.4 | 60.4 | |
| | | 4 4 0 | 172, 176, 181, 184 e 188 | 5 | 4 | 130 | 17 3/4 | 24 | [illegible] | 26.9 | 40.4 | 60.4 | |
| | | 4 4 0 | 177 e 190 | 2 | 4 | 135 | 17 3/4 | 24 | [illegible] | 26.9 | 40.4 | 60.4 | |
| | | 4 4 0 | 200 | 1 | 4 | 175 | 18 | 24 | [illegible] | 28.9 | 45.3 | 72.5 | |
| | | 4 4 0 | 201 a 206 | 6 | 4 | 150 | 18 | 24 | [illegible] | 28.9 | 45.3 | 72.5 | |
| | | 4 4 0 | 207, 208, 211, 213, 215 a 218 | 8 | 4 | 170 | 18 | 24 | [illegible] | 28.9 | 45.3 | 72.5 | |
| | | 4.4.0 | 209, 210, 212 e 214 | 4 | 4 | 160 | 18 | 24 | [illegible] | 28.9 | 45.3 | 72.5 | |
| | | | **TEN-WHEEL** | | | | | | | | | | |
| | Baldwin Locomotive Works | 4 6 0 | 250 a 262 | 13 | 6 | 170 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54.4 | 72.6 | 100.2 | Vapor superaquecido |
| | | 4 6 0 | 263 | 1 | 6 | 190 | 20 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54.4 | 72.6 | 100.2 | |
| | | 4.6.0 | 264 | 1 | 6 | 190 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 53.8 | 76.1 | 103.3 | |
| | American Locomotive C.º | 4 6 0 | 270 e 271 | 2 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 55.3 | 78.0 | 114.4 | Vapor superaquecido |
| | | 4 6 0 | 272 a 283 | 12 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 56.3 | 78.9 | 106.1 | |
| | | 4 6 0 | 284 a 289 | 6 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 57.1 | 79.8 | 107.0 | Vapor superaquecido |
| | Baldwin Locomotive Works | 4 6 0 | 300, 306, 310 a 314 | 7 | 6 | 170 | 19 | 26 | 68 1/4 | 46.7 | 61.2 | 88.4 | |
| | | 4 6 0 | 301 | 1 | 6 | 165 | 19 | 26 | 68 1/4 | 46.7 | 61.2 | 88.4 | |
| | | 4 6 0 | 302 a 305, 307 a 309 | 7 | 6 | 160 | 19 | 26 | 68 1/4 | 46.7 | 61.2 | 88.4 | |
| | | 4.6.0 | 320 a 325 | 6 | 6 | 170 | 21 | 26 | 68 1/4 | 47.1 | 64.4 | 91.6 | |
| | | | **PACIFIC** | | | | | | | | | | |
| | Baldwin Locomotive Works | 4.6.2 | 346, 348, 349, 392 e 393 | 5 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54.8 | 79.6 | 106.8 | Vapor superaquecido |
| | | 4 6 2 | 347 | 1 | 6 | 180 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54.8 | 79.6 | 106.8 | » » |
| | | 4 6 2 | 350 a 369 | 20 | 6 | 200 | 19 | 28 | 68 1/4 | 60.7 | 100.4 | 147.0 | Vapor superaquecido 3 Cyl |
| Allemanha | American Locomotive C.º | 4 6 2 | 370 | 1 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 55.4 | 95.3 | 143.6 | Vapor superaquecido |
| | Linke-Hofmann | 4 6 2 | 371 a 376 | 6 | 6 | 190 | 23 | 26 | 68 1/4 | 59.7 | 101.5 | 148.5 | » » |
| | | 4 6 2 | 377 a 381 e 390 | 6 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54.9 | 93.2 | 141.1 | » » |
| | | 4 6.2 | 382 | 1 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 52.7 | 90.8 | 127.1 | » » |
| | | 4 6 2 | 383 | 1 | 6 | 180 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 52.7 | 90.8 | 127.1 | » » |
| | American Locomotive C.º | 4 6 2 | 384 a 386 | 3 | 6 | 180 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 53.5 | 89.8 | 126.1 | » » |
| | | 4 6 2 | 387 a 391 | 5 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 53.5 | 89.8 | 126.1 | » » |
| | | 4 6 2 | 394 | 1 | 6 | 180 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 53.5 | 90.7 | 138.3 | » » |
| | | 4 6 2 | 395 e 396 | 2 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 53.5 | 90.7 | 138.3 | » » |
| | | 4.6.2 | 397 e 398 | 2 | 6 | 175 | 21 1/2 | 28 | 68 1/4 | 54.5 | 93.0 | 140.6 | » » |
| Americas do Norte | | | **MOGUL** | | | | | | | | | | |
| | Brooks Locomotive Works | 2 6 0 | 400, 401, 405, 407 a 409, 413, 414, 416, 418 a 423 | 15 | 6 | 140 | 18 | 24 | 62 1/4 | 49.9 | 57.1 | 89.8 | |
| | | 2 6 0 | 402, a 404 406, 410 a 412 e 415 | 8 | 6 | 145 | 18 | 24 | 62 1/4 | 49.9 | 57.1 | 89.8 | |
| | | 2 6 0 | 424 | 1 | 6 | 150 | 18 | 24 | 62 1/4 | 49.9 | 57.1 | 89.8 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2 6 0 | 439 e 440 | 2 | 6 | 120 | 19 | 24 | 55 1/4 | 37.6 | 45.7 | 73.0 | |
| | | | **PRAIRIE** | | | | | | | | | | |
| Allemanha | J. A. Maffei | 2.6.2 | 450 a 465 | 16 | 6 | 150 | 23 5/8 | 26 | 61 3/4 | 54.0 | 69.0 | 105.0 | Vapor superaquecido |
| | | | **12-WHEEL** | | | | | | | | | | |
| | Brooks Locomotive Works | 4 8 0 | 481 a 485, 487 a 493 | 12 | 8 | 160 | 21 | 26 | 54 1/4 | 63.5 | 77.1 | 114.3 | |
| | | 4 8 0 | 486 | 1 | 8 | 150 | 21 | 26 | 54 1/4 | 63.5 | 77.1 | 114.3 | |
| | | | **CONSOLIDATION** | | | | | | | | | | |
| Americas do Norte | | 2 8 0 | 503 | 1 | 8 | 100 | 20 | 24 | 50 1/4 | 39.9 | 45.4 | 65.3 | |
| | | 2 8 0 | 506, 512 a 514 | 4 | 8 | 120 | 20 | 24 | 50 1/4 | 45.4 | 52.2 | 79.4 | |
| | | 2 8 0 | 509 a 511 | 3 | 8 | 120 | 20 | 24 | 50 1/4 | 45.6 | 52.3 | 79.5 | |
| | | 2 8 0 | 515 a 522 | 8 | 8 | 120 | 21 | 24 | 50 1/4 | 48.1 | 56.6 | 83.8 | |
| | | 2 8 0 | 524 | 1 | 8 | 130 | 21 | 24 | 50 1/4 | 48.1 | 55.1 | 82.3 | |
| | | 2 8 0 | 525 a 527 | 3 | 8 | 150 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53.3 | 61.3 | 93.9 | |
| | | 2 8 0 | 528, 530 e 552 | 3 | 8 | 160 | 21 | 24 | 50 1/4 | 52.9 | 60.7 | 93.4 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2 8 0 | 529 e 531 | 2 | 8 | 170 | 21 | 24 | 50 1/4 | 52.9 | 60.7 | 93.4 | |
| | | 2 8 0 | 532, 533, 536, 538 a 550 | 16 | 8 | 160 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53.3 | 61.3 | 93.9 | |
| | | 2 8 0 | 534 e 537 | 2 | 8 | 170 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53.3 | 61.3 | 93.9 | |
| | | 2 8 0 | 535 | 1 | 8 | 120 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53.3 | 61.3 | 93.9 | |
| | | 2 8 0 | 551 | 1 | 8 | 120 | 21 | 24 | 50 1/4 | 52.9 | 60.7 | 93.4 | |
| | | 2 8 0 | 553, 554, 558 | 3 | 8 | 170 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53.1 | 60.8 | 93.4 | |
| | | 2 8 0 | 555, 557, 559 e 560 | 4 | 8 | 160 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53.1 | 60.8 | 93.4 | |
| | | 2 8 0 | 556 | 1 | 8 | 150 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53.1 | 60.8 | 93.4 | |
| Allemanha | Henschel & Sohn | 2 8 0 | 561 e 562 | 2 | 8 | 140 | 21 | 24 | 50 1/4 | 58.0 | 63.8 | 98.0 | |
| | A. Borsig | 2 8 0 | 563 e 564 | 2 | 8 | 160 | 21 | 24 | 50 1/4 | 58.0 | 63.8 | 98.0 | |
| | Hannoversche Gesellschaft | 2 8 0 | 565, 566, 569 a 572 | 6 | 8 | 170 | 21 | 24 | 50 1/4 | 53.1 | 60.8 | 93.5 | |
| | American Locomotive C.º | 2 8 0 | 567, 568 | 2 | 8 | 150 | 22 | 24 | 50 1/4 | 58.2 | 65.3 | 102.2 | Vapor superaquecido |
| | | 2 8 0 | 573 a 575 | 3 | 8 | 150 | 22 | 24 | 50 1/4 | 56.0 | 65.8 | 101.5 | » » |
| | | 2 8 0 | 672 a 674, 677 e 689 | 5 | 8 | 170 | 21 | 26 | 53 1/4 | 62.5 | 70.9 | 112.0 | |
| | | 2 8 0 | 671, 675 e 679 | 3 | 8 | 175 | 21 | 26 | 53 1/4 | 62.5 | 70.9 | 112.0 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2 8 0 | 676, 678 e 687 | 3 | 8 | 180 | 21 | 26 | 53 1/4 | 62.5 | 70.9 | 112.0 | |
| | | 2.8.0 | 680 | 1 | 8 | 175 | 21 | 26 | 53 1/4 | 64.9 | 72.7 | 109.0 | |
| Americas do Norte | | 2 8 0 | 681 a 683 | 3 | 8 | 170 | 21 | 26 | 53 1/4 | 64.9 | 72.7 | 109.0 | |
| | | 2 8.0 | 688 | 1 | 8 | 160 | 21 | 26 | 53 1/4 | 62.5 | 70.9 | 112.0 | |
| | | 2 8 0 | 690 | 1 | 8 | 180 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 65.4 | 74.3 | 110.6 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 2 8 0 | 691 | 1 | 8 | 175 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 65.4 | 74.3 | 110.6 | |
| | | 2 8 0 | 692 a 697 | 6 | 8 | 175 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 65.4 | 74.3 | 115.2 | |
| | | 2 8 0 | 700 a 712, 743 e 744 | 15 | 8 | 180 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 65.5 | 74.8 | 118.5 | Vapor superaquecido |
| | American Locomotive C.º | 2 8 0 | 716 e 717 | 2 | 8 | 180 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 69.4 | 79.6 | 123.2 | » » |
| | | 2 8 0 | 713 a 715, 718 a 742 | 28 | 8 | 180 | 21 1/2 | 26 | 53 1/4 | 67.1 | 77.1 | 121.3 | » » |
| | | | **MIKADO** | | | | | | | | | | |
| Allemanha | Henschel & Sohn | 2 8 2 | 800 | 1 | 8 | 190 | 22 7/8 | 28 | 52 3/4 | 73.4 | 96.1 | 147.9 | Vapor superaquecido |
| | A. Borsig | 2 8 2 | 801 | 1 | 8 | 190 | 22 7/8 | 28 | 52 3/4 | 72.8 | 98.4 | 149.6 | » » |
| | Schwartzkopff | 2 8 2 | 802 a 804 | 3 | 8 | 190 | 22 7/8 | 28 | 52 3/4 | 73.8 | 102.3 | 149.9 | » » |
| | Linke-Hofmann | 2 8 2 | 805 a 814 | 10 | 8 | 190 | 23 | 26 | 53 1/4 | 80.0 | 108.0 | 156.0 | » » |
| Americas do Norte | Baldwin Locomotive Works | 2 8 2 | 815 e 816 | 2 | 8 | 190 | 23 | 28 | 56 1/4 | 79.1 | 108.5 | 155.0 | » » |
| | | 2 8 2 | 817 a 822 | 6 | 8 | 190 | 23 | 28 | 56 1/4 | 79.1 | 108.5 | 155.0 | » » |
| Allemanha | L. Schwartzkopff | 2 8.2 | 823 a 828 | 6 | 8 | 190 | 22 7/8 | 28 | 53 1/4 | 74.0 | 102.2 | 149.8 | » » |
| | | | | 437 | | | | | | | | | |

## RELAÇÃO DAS LOCOMOTIVAS DA E. F. THEREZOPOLIS, QUE FOI INCORPORADA A' CENTRAL EM 1/1/932

| FABRICANTES | NUMEROS E TYPOS | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|
| | **Cremalheira** | |
| Baldwin | 10 | Com um rodeiro motor |
| Winterthur | 20 | » 2 rodeiros motores |
| » | 21 | » 2 » » |
| » | 22 | » 2 » » |
| » | 23 | » 2 » » |
| » | 24 | » 2 » » |
| » | 25 | » 2 » » |
| | **Simples-adherencia** | |
| Baldwin | 2 - Manobra | |
| » | 3 } American | |
| » | 4 } American | |
| Fabricação ingleza | 6 } American | |
| American Locomotive Comp. Cook Works | 8 } American | |
| Sacchs Maschinenfabrik | 30 } Ten-Wheel | |
| » » | 31 } Ten-Wheel | |
| Armstrong | 32 } Ten-Wheel | |
| | | Total de locomotivas: — 15 |

**NOTA** — Estas locomotivas não foram incluidas nos quadros anteriores da Central, constantes deste relatorio.

## ESTADO DAS LOCOMOTIVAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

| OFFICINAS E INSPECTORIAS | ESTADO | | | | | | | COEFFICIENTES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bom | Regular | Máu | Em reparação | Ag. rep. | Em montagem | Total | |
| | | | | | | | | **Bitola de 1m,60** |
| Engenho de Dentro | — | — | — | 9 | 7 | — | 16 | Bom..... 70,3 °/° |
| S. Diego | 102 | 18 | 4 | 4 | — | — | 128 | Regular..... 15,1 °/° |
| Barra | 48 | 5 | — | 5 | — | — | 58 | Mau..... 1,4 °/° |
| E. Rios | 42 | 4 | — | 4 | 5 | — | 55 | Em rep..... 8,9 °/° |
| Norte | 45 | 24 | — | 6 | — | — | 75 | Ag. rep..... 4,1 °/° |
| Cachoeira | 24 | 11 | — | 7 | 6 | — | 48 | Em mot..... — |
| Palmyra | 26 | 2 | 1 | 2 | — | — | 31 | Emprestado.. 0,2 °/° |
| Lafayette | 20 | 2 | 1 | 2 | — | — | 25 | |
| | | | | | | | | 100,0 °/° |
| Total | 307 | 66 | 6 | 39 | 18 | — | 436 | |
| | | Emprestada | | | | | 1 | |
| | | Total.... | | | | | 437 | |
| | | | | | | | | **Bitola de 1m,00** |
| Engenho de Dentro | — | — | — | — | 1 | — | 1 | Bom..... 68,9 °/° |
| Cachoeira | 5 | 1 | 2 | 1 | — | — | 9 | Regular..... 14,5 °/° |
| Palmyra | 3 | 1 | — | 1 | — | — | 5 | Mau..... 2,9 °/° |
| Lafayette | 46 | 4 | — | 3 | 1 | — | 54 | Em rep..... 6,7 °/° |
| S. Lagôas | 33 | 4 | — | — | — | — | 37 | Ag. rep..... 3,7 °/° |
| Corintho | 21 | 7 | — | 4 | 7 | — | 39 | Em mont..... — |
| A. Maia | 27 | 11 | 5 | 2 | — | — | 45 | Emprestado.. 3,3 °/° |
| Valença | 13 | 2 | — | 1 | — | — | 16 | |
| G. Portella | 18 | 5 | — | 4 | — | — | 27 | |
| | | | | | | | | 100,0 °/° |
| Totaes | 166 | 35 | 7 | 16 | 9 | — | 233 | |
| | | Emprestadas | | | | | 8 | |
| | | | | | | | 241 | |

**NOTA** — No quadro acima não estão consignadas 15 locomotivas procedentes da E. F. Therezopolis — bitola de 1m,00.

### ESTADO DAS LOCOMOTIVAS DA E. F. THEREZOPOLIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

| Estado | Quantidade | Coefficiente |
|---|---|---|
| Bom | 8 | 42,1 °/° |
| Regular | 2 | 10,5 °/° |
| Mau | 4 | 21,1 °/° |
| Em rep. | 1 | 5,2 °/° |
| Ag. rep. | 4 | 21,1 °/° |
| Em mont. | — | — |
| Emprestadas | — | — |
| | 19 (*) | 100,0 °/° |

(*) — Estão incluidas as locomotivas ns. 1051, 1100, 1056, 1262 da Central.

## ESTADO DAS AUTOMOTRIZES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

| OFFICINAS E INSPECTORIAS | ESTADO | | | | | | | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bom | Regular | Mau | Em reparação | Ag. reparação | Em montagem | Total | |
| Engenho de Dentro | — | — | — | 3 | — | — | 3 | Bitola de 1m,60 |
| S. Diogo | 1 | — | — | — | — | — | 1 | » » » |
| Barra | 2 | — | — | — | — | — | 2 | » » » |
| Total | 3 | — | — | 3 | — | — | 6 | |
| Engenho de Dentro | — | — | — | 3 | 3 | — | 6 | Bitola de 1m,00 |
| G. Portella | 3 | 1 | — | 1 | — | — | 5 | » » » |
| | 3 | 1 | — | 4 | 3 | — | 11 | |
| | | | Emprestadas | | | | 3 | |
| | | | Total | | | | 14 | |

### COEFFICIENTES

| | Bitola de 1m,60 | Bitola de 1m,00 |
|---|---|---|
| Bom | 50 °/° | 21,4 °/° |
| Regular | — | 7,2 °/° |
| Mau | — | — |
| Em reparação | 50 °/° | 28,6 °/° |
| Ag. reparação | — | 21,4 °/° |
| Em montagem | — | — |
| Emprestadas | — | 21,4 °/° |
| | 100 °/° | 100,0 °/° |

## ESTADO DAS AUTOMOTRIZES DA E. F. RIO D'OURO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

| OFFICINAS | ESTADO | | | | | | | COEFFICIENTE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bom | Regular | Mau | Em reparação | Ag. reparação | Em montagem | Total | |
| Engenho de Dentro | — | — | — | — | 2 | — | 2 | Aguardando reparação.. 100 °/° |

## ESTADO DAS LOCOMOTIVAS EM 31 DE DEZEMBRO NOS ULTIMOS CINCO ANNOS

| Annos | Estado das locomotivas | | | | | | | | | Alterações no stock | | | | Observações |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Bom | Regular | Mau | Em reparação | A g reparação | Em reconstrucção | Transitadas | Em montagem | Total | Acquisição | Construidas | Reconstruidas | Baixas | |
| 1928.... | 302 | 72 | 4 | 12 | 16 | — | — | — | 406 | 6 | — | — | — | 1m,60 |
| 1929.... | 288 | 78 | 8 | 46 | 13 | — | — | — | 433 | — | — | — | 3 | » |
| 1930.... | 246 | 92 | 29 | 51 | 19 | — | — | — | 437 | 4 | — | — | — | » |
| 1931.... | 258 | 101 | 29 | 38 | 20 | — | — | — | 437 | — | — | — | — | » |
| 1932.... | 307 | 66 | 6 | 39 | 18 | — | — | — | 436 | — | — | — | — | » |
| 1928..... | 159 | 36 | 13 | 13 | — | — | — | — | 221 | 2 | — | — | — | 1m,00 |
| 1929..... | 167 | 26 | 11 | 17 | — | — | — | — | 221 | — | — | — | — | » |
| 1930..... | 135 | 39 | 19 | 21 | 3 | — | — | — | 217 | — | — | — | 1 | » |
| 1931..... | 137 | 43 | 16 | 15 | 11 | — | — | — | 222 | 3 | — | — | — | » |
| 1932..... | 166 | 35 | 7 | 16 | 9 | — | — | — | 233 | — | 1 | — | 4 | » |

**Observações** — Em 1928 não foram computadas no total de locomotivas de bitola de 1m,00, as de ns. 28 e 32, respectivamente, emprestadas ao M. da Guerra e Estrada de Minas de Ouro Preto.

Em 1929 as locomotivas de bitola de 1m,00 de ns. 28 e 38, não constaram do total, por se acharem em serviço, respectivamente, no Ministerio da Guerra e E. M. O. Preto.

Em 1930 deixaram de ser computadas no total de locomotivas de bitola de 1m,00 as de ns. 1028 e 1039, emprestadas ao M. da Guerra, 1071 e 1077 que trabalharam para a E. F. Rio d'Ouro e 1111 e 1056, emprestadas á E. F. Therezopolis. Prestaram, tambem, serviços á E. F. Rio d'Ouro, temporariamente, as locomotivas ns. 1105, 1037, 1070, 1073, 1074, 1076 e 1089, assim como a de n. 1159 á Cia. Siderurgica.

Em 1931 deixaram de ser computadas no total de locomotivas de bitola de 1m,00 as de ns. 1028 e 1039, emprestadas ao M. da Guerra, 1100 e 1056 emprestadas á E. F. Therezopolis.

Em 1932 no total não foram computadas a locomotiva n. 735 de 1m,60 por estar á disposição da 2ª R. M. em Quixeramobim; as locomotivas de 1m,00 ns. 1028 e 1039 emprestadas ao Ministerio da Guerra, 1100, 1051, 1036 e 1262 servindo na E. F. Therezopolis, 1280 e 1283 emprestadas á Estrada de Viação Cearense. No total deste anno estão incluidas as locomotivas da E. F. Rio d'Ouro.

## QUADRO DEMONSTRATIVO DOS TYPOS, QUANTIDADES DE LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932 E NATUREZA DE COMBUSTIVEL EMPREGADO

### (a) BITOLA DE 1m,60

| TYPOS | CARVÃO | OLEO | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Manobras | 10 | — | 10 |
| American | 70 | — | 70 |
| Ten Wheel | 50 | 6 | 56 |
| Pacific | 54 | — | 54 |
| Mogul | 2 | 24 | 26 |
| Prairie | — | 16 | 16 |
| Consolidation | 137 | — | 137 |
| Mallet | 26 | — | 26 |
| 12 Wheel | 13 | — | 13 |
| Mikado | 29 | — | 29 |
| Total | 391 | 46 | 437 |

### (b) BITOLA DE 1m,00

| TYPOS | CARVÃO | OLEO | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Manobras | 13 | — | 13 |
| American | 18 | — | 18 |
| Ten-Wheel | 44 | — | 44 |
| Pacific | 11 | — | 11 |
| Mogul | 12 | — | 12 |
| Consolidation | 92 | — | 92 |
| Mallet | 4 | — | 4 |
| 12-Wheel | 4 | — | 4 |
| Mikado | 35 | — | 35 |
| Total | 233 | — | 233 |

**NOTA** — No total das locomotivas de 1m,60 está incluida a locomotiva 535, typo "Consolidation", que se acha á disposição da 2.ª Região Militar.

As locomotivas de 1m,00 que deram baixa, eram do typo 12 Wheel, e foi construida a 1195, typo "Consolidation".

As locomotivas 1038 e 1039 continuam emprestadas ao Ministerio da Guerra; as de numeros: 1100, 1051, 1052 e 1262 estão servindo na E. F. Therezopolis e a 1280 e 1283, estão emprestadas á Rêde Viação Cearense.

Estas locomotivas, em numero de 8, como as 15 procedentes da E. F. Therezopolis, não foram computadas no quadro acima.

## CARROS DE BITOLA DE 1m,60

| Séries | Classificação | Lotação | Peso morto | Quantidade | | Existencia Aguardando e em reparação | | | Alteração no stock | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | Novos | | | | Baixas | | |
| | | | | 31-12-1931 | 31-12-1932 | Officinas | Indust. Part. | Total | Adquiridos | Construidos | Transformados | Baixas s/eff. | De séries | De serviço | Differença |
| A.... | Estado e Administração.. | 6 a 10 | 23 a 42 | 10 | 10 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| B.... | Passageiros de 1.ª..... | 56 a 60 | 19 a 30 | 232 | 231 | 29 | — | 29 | — | — | — | — | 1 | — | -1 |
| BD.. | Passageiros mixtos..... | 20 a 28 | 19 e 20 | 29 | 29 | 3 | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — |
| BS... | Carro Salão..... | 28 a 32 | 41 | 15 | 15 | 8 | — | 8 | — | — | — | — | — | — | — |
| C... | Salão e dormitorio..... | 4 a 18 | — | 7 | 7 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| CS... | Auxiliar soccorro..... | — | — | 4 | 4 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| D.... | Passageiros 2.ª classe..... | 50 a 96 | 17 a 26 | 242 | 243 | 9 | — | 9 | — | — | 1 | — | — | — | +1 |
| DM. | Dormitorio..... | 16 a20 | 21 a 46 | 56 | 56 | 16 | — | 16 | — | — | — | — | — | — | — |
| E... | Carro de enfermo..... | 1 e 2 | — | 3 | 3 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| F.... | Bag. Chefe e correio..... | 9 | — | 48 | 48 | 8 | — | 8 | — | — | — | — | — | — | — |
| G... | Transp. animaes luxo.... | — | — | 5 | 5 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| P... | Carro pagador..... | — | — | 5 | 5 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| R... | Correio, bag. e Chefe.... | — | — | 26 | 26 | 3 | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — |
| RT | Restaurante..... | 30 a 40 | — | 15 | 15 | 6 | — | 6 | — | — | — | — | — | — | — |
| S ... | Apps. especiaes..... | — | — | 4 | 4 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| X... | Carro funebre 1.ª..... | 8 a 32 | — | 5 | 5 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Z... | Carro funebre 2.ª..... | 8 a 24 | — | 6 | 6 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| | Total..... | | | 712 | 712 | 87 | — | 87 | — | — | 1 | — | 1 | — | — |

## VAGÕES DE BITOLA DE 1m,60

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| H... | Transp. gado vaccum, cavallar e muar..... | 20 | 14 | 450 | 447 | 72 | — | 72 | — | — | — | — | — | 3 | -3 |
| HJ.... | Idem de suinos, caprinos, lanigeros e aves..... | 20 | 14,5 | 17 | 17 | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | — |
| J... | Transp. de bananas..... | 20 | 14 | 9 | 9 | 2 | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — |
| M .. | Transp. diversos..... | 8 | 5,5 | 75 | 75 | 4 | — | 4 | — | — | — | — | — | — | — |
| MS.. | Revista tunneis..... | 8 | 7 | 9 | 9 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| N.... | Transporte diversos..... | 20 | 12,5 | 237 | 237 | 19 | — | 19 | — | — | — | — | — | — | — |
| NA... | Transporte de minereo.... | 45 | 19,3 | 448 | 448 | 29 | — | 29 | — | — | — | — | — | — | — |
| NB.. | Transporte diversos..... | 40 | 15,8 | 77 | 77 | 25 | — | 25 | — | — | — | — | — | — | — |
| NC.. | Transporte de carvão..... | 45 | 19,1 | 162 | 162 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| ND... | Transporte diversos..... | 30 | 13 a 15,1 | 294 | 294 | 70 | — | 70 | — | — | — | — | — | — | — |
| NL.. | Transporte diversos..... | 45 | 17 a 19,5 | 518 | 518 | 85 | — | 85 | — | — | — | — | — | — | — |
| NS... | Lastro soccorro..... | 20 e 45 | 12 a 18 | 64 | 64 | 5 | — | 5 | — | — | — | — | — | — | — |
| Q.... | Transporte diversos ..... | 12 | 7,6 | 80 | 76 | 27 | — | 27 | — | — | — | — | 4 | — | -4 |
| QS.... | Serviço privativo..... | 12 | 8 | 156 | 160 | 8 | — | 8 | — | — | 4 | — | — | — | +4 |
| T.... | Transporte diversos..... | 20 | 11,5 | 288 | 289 | 71 | — | 71 | — | — | 1 | — | — | — | +1 |
| TB... | Transp. telhas e madeiras | — | — | 6 | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| TC... | Transp. volumes pesados.. | 50 | 19 | 2 | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| TG.. | Transporte de gaz..... | — | — | 13 | 12 | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | -1 |
| TQ.. | Transporte de creozoto e agua potavel..... | 20 | 18 | 3 | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| TS... | Serviço privativo..... | 20 | 11,5 | 165 | 165 | 10 | — | 10 | — | — | — | — | — | — | — |
| V.... | Transporte diversos..... | 20 | 13 | 571 | 560 | 131 | — | 131 | — | — | — | — | 11 | — | -11 |
| VA... | Transporte diversos..... | 45 | 18 e 19 | 722 | 722 | 76 | — | 76 | — | — | — | — | — | — | — |
| VB... | Transporte diversos..... | 40 | 16,5 | 144 | 144 | 35 | — | 35 | — | — | — | — | — | — | — |
| | A transportar..... | | | 4.510 | 4.496 | 670 | — | 670 | — | — | 5 | — | 16 | 3 | -14 |

(Continuação)

| Séries | Classificação | Lotação | Peso morto | Quantidade 31-12-1931 | Quantidade 31-12-1932 | Existencia Aguardando e em reparação: Officinas | Industr. Part. | Total | Alteração no stock — Novos: Adquiridos | Construidos | Transformados | Baixas s/eff. | Baixas: De séries | De serviço | Differença |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transporte..... | | | 4.510 | 4.496 | 670 | — | 670 | – | – | 5 | – | 16 | 3 | –14 |
| VC... | Transporte automoveis... | 45 | 20 | 135 | 135 | 7 | — | 7 | – | – | – | – | – | – | – |
| VF.... | Transporte leite..... | 20 | 18 a 21 | 97 | 98 | 13 | — | 13 | – | – | 1 | – | – | – | +1 |
| VK.. | Transporte de carnes, fructas e legumes..... | 20 | 15 e 16 | 155 | 165 | 7 | — | 7 | – | – | 10 | – | – | – | +10 |
| VM.. | Transporte diversos..... | 40 | 18 | 275 | 275 | 12 | — | 12 | – | – | – | – | – | – | – |
| VL.... | Transporte de fructas.... | 45 | 20 | 15 | 15 | 1 | — | 1 | – | – | – | – | – | – | – |
| VS ... | Serviço privativo..... | 20 | 16 e 18 | 37 | 37 | 2 | — | 2 | – | – | – | – | – | – | – |
| | Total..... | | | 5224 | 5221 | 712 | — | 712 | – | – | 16 | – | 16 | 3 | –3 |

## CARROS DE BITOLA DE 1m,00

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| A.... | Administração..... | — | — | 20 | 20 | 6 | — | 6 | – | – | – | – | – | – | – |
| B.... | Passageiros 1.ª classe..... | 40 a 48 | 12 e 20 | 92 | 92 | 13 | — | 13 | – | – | – | – | – | – | – |
| BD.. | Passageiros mixtos..... | 48 | 12 | 16 | 16 | 3 | — | 3 | – | – | – | – | – | – | – |
| CS... | Auxiliar soccorro..... | — | 23 | 6 | 7 | 1 | — | 1 | – | – | 1 | – | – | – | +1 |
| D.... | Passageiros 2.ª classe..... | 50 | 12 e 20 | 108 | 109 | 28 | — | 28 | – | – | 1 | – | – | – | +1 |
| DM.. | Dormitorio..... | — | 20 | 6 | 4 | 1 | — | 1 | – | – | – | – | 2 | – | –2 |
| E.... | Enfermos..... | 1 enf. | 15,5 | 3 | 3 | — | — | — | – | – | – | – | – | – | – |
| F.... | Bags., Chefe e correio.... | 3000 kls. | 12 | 22 | 22 | 2 | — | 2 | – | – | – | – | – | – | – |
| G.... | Transp. anim. cl..... | — | — | 3 | 3 | — | — | — | – | – | – | – | – | – | – |
| P.... | Pagador..... | — | 10,5 e 12 | 5 | 5 | 2 | — | 2 | – | – | – | – | – | – | – |
| RT.. | Restaurante..... | 2000 kls. | — | 5 | 5 | 4 | — | 4 | – | – | – | – | – | – | – |
| X.... | Cadaver..... | 1 cadav. | 9 | 3 | 3 | — | — | — | – | – | – | – | – | – | – |
| | Total..... | | | 289 | 289 | 60 | — | 60 | – | – | 2 | – | 2 | – | – |

## VAGÕES DE BITOLA DE 1m,00

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| H.... | Transporte gado vaccum, cavallar e muar ..... | 10 e 20 | 9 e 11 | 156 | 156 | 4 | — | 4 | – | – | – | – | – | – | – |
| HJ.... | Transporte de lanig., suinos, caprinos e aves .. | 10 | 4 | 4 | 4 | — | — | — | – | – | – | – | – | – | – |
| M... | Serviço privativo..... | 6 | 4 | 4 | 4 | — | — | — | – | – | – | – | – | – | – |
| N.... | Transporte diversos..... | 40 | 17 | 4 | 2 | — | — | — | – | – | – | – | – | 2 | –2 |
| NA.. | Transporte minereos..... | 22 e 25 | 9, 11, 13 | 247 | 247 | 2 | — | 2 | – | – | – | – | – | – | – |
| NB.. | Transporte diversos..... | 22 | 9 | 50 | 50 | — | — | — | – | – | – | – | – | – | – |
| NC.. | Transporte carvão..... | 25 | 11 | 50 | 50 | — | — | — | – | – | – | – | – | – | – |
| NL.. | Transporte diversos..... | 20 | 11 | 32 | 32 | 1 | — | 1 | – | – | – | – | – | – | – |
| NM . | Transporte diversos..... | 22 | 9 | 207 | 207 | 14 | — | 14 | – | – | – | – | – | – | – |
| O.... | Transporte diversos..... | 8 | 5 | 5 | 5 | 1 | — | 1 | – | – | – | – | – | – | – |
| OO... | Transporte diversos..... | 25 | 9 | 6 | 2 | — | — | — | – | – | – | – | – | 4 | –4 |
| OT... | Transporte diversos..... | 12 e 22 | 8 | 254 | 254 | 28 | — | 28 | – | – | – | – | – | – | – |
| T.... | Transporte diversos..... | 10, 20, 25 | 6 e 8 | 295 | 295 | 14 | — | 14 | – | – | – | – | – | – | – |
| | A transportar..... | | | 1.314 | 1.308 | 64 | — | 64 | – | – | – | – | – | 6 | –6 |

(Fim)

| Série | Classificação | Lotação | Peso morto | Quantidade 31 12 1931 | Quantidade 31 12 1932 | Existencia Aguardando e em reparação Oficinas | Existencia Aguardando e em reparação Indust. Part. | Existencia Aguardando e em reparação Total | Alteração no stock Novos Adquiridos | Alteração no stock Novos Construidos | Alteração no stock Novos Transferidos | Alteração no stock Novos Reclassificados | Alteração no stock Baixas Por venda | Alteração no stock Baixas Por inutilisação | Alteração no stock Baixas Diversas |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transporte | | | 1 314 | 1 308 | 64 | — | 64 | - | - | - | - | - | 6 | -6 |
| TA | Transporte diversos | 20 | 6, 8, 9 | 1 | 10 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| TC | Transporte ventosas pesadas | 42 | 17 | 1 | 1 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| TG | Transporte de gaz | 20 | 8 | 6 | 7 | — | — | — | - | 1 | - | - | - | - | +1 |
| TQ | Transporte de oleo e gasolina | 22 | 10 | 1 | 1 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| TS | Serviço privativo | 10 | 6 | 15 | 14 | — | — | — | - | - | - | - | - | 1 | -1 |
| V | Transporte diversos | 12, 15, 22 | 9, 10, 11 | 311 | 310 | 24 | — | 24 | - | - | - | - | 1 | - | -1 |
| VA | Transporte diversos | 20 e 25 | 11 e 12 | 100 | 101 | 2 | — | 2 | - | - | - | - | - | - | - |
| VB | Transporte diversos | 20 | 9 e 11 | 55 | 55 | 6 | — | 6 | - | - | - | - | - | - | - |
| VF | Transporte de leite | 20 | 12 e 15 | 8 | 8 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| VM | Transporte diversos | 22 | 11 | 147 | 147 | 43 | — | 43 | - | - | - | - | - | - | - |
| VS | Serviço privativo | 16 | 9 e 10 | 30 | 30 | 4 | — | 4 | - | - | 1 | - | - | 1 | - |
| | Total | | | 1998 | 1991 | 143 | — | 143 | - | 1 | 1 | - | 1 | 8 | -7 |

## CARROS DA RIO D'OURO

### Bitola de 1m,00

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| E | Passageiros de 1.ª classe | 36 a 40 | — | 13 | 12 | 4 | — | 4 | - | - | - | - | 1 | - | -1 |
| EO | Passageiros de 1.ª e 2.ª cl. | 48 | 9 | 4 | 4 | 2 | — | 2 | - | - | - | - | - | - | - |
| CS | Auxiliar soccorro | — | — | 1 | 1 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| D | Passageiros de 2.ª classe | 52 | — | 37 | 38 | 9 | — | 9 | - | - | 1 | - | - | - | +1 |
| F | Bagagem, chefe e correio | — | — | 1 | 1 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| S | Apparelho [illegible] | — | — | 1 | 1 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| X | Cadaver | 1 cadaver | 6 | 1 | 1 | 1 | — | 1 | - | - | - | - | - | - | - |
| | | | | 58 | 58 | 16 | — | 16 | - | - | 1 | - | 1 | - | - |

## VAGÕES DA RIO D'OURO

### Bitola de 1m,00

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| H | Transporte gado vaccum, cavallar e muar | 12 | 8 | 2 | 2 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| M | Serviço privativo | 6 | 4 | 1 | 1 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| NM | Transporte diversos | 20 | 9 | 12 | 12 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| OT | Transporte diversos | 12 | 6 | 25 | 25 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| T | Transporte diversos | 12 ou 20 | 6 e 9 | 19 | 19 | 1 | — | 1 | - | - | - | - | - | - | - |
| TS | Serviço privativo | 20 | 9 | 7 | 7 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| VM | Transportes diversos | 20 | 10 | 21 | 21 | 5 | — | 5 | - | - | - | - | - | - | - |
| VS | Serviço privativo | 12 | 6 | 1 | 1 | — | — | — | - | - | - | - | - | - | - |
| | Total | | | 88 | 88 | 6 | — | 6 | - | - | - | - | - | - | - |

## CARROS DA E. F. THEREZOPOLIS, QUE FORAM INCORPORADOS A' CENTRAL EM 1/1/932

**Bitola de 1m,00**

| Fabricantes | Séries e numeros | Observações |
|---|---|---|
| L. Hofmann | A — 1 | |
| | 2 | |
| | 3 | |
| | 4 | |
| | 5 | |
| | 6 | |
| | 8 | |
| | 11 | |
| | 12 | |
| | 14 | |
| | 15 | |
| Dyle Bacalan | 7 | |
| | 13 | |
| | 15 | |
| "Manage" | 9 | |
| | 10 | |
| Companhia Edificadora | .BD — 3 | |
| | 6 | |
| | 7 | |
| | 8 | |
| | BS — 3 | Adquiridos já usados da "L.Railway" |
| | 4 | |
| L. Hofmann | C — 1 | |
| | 2 | |
| Dyle Bacalan | 3 | |
| | 4 | |
| | | Total dos carros — 26 |

## VAGÕES DA E. F. THEREZOPOLIS

**Bitola de 1m,00**

| | | |
|---|---|---|
| | V — 1 | |
| Cia. Controle de Construction – H. Ste Pierre | V — 2 | |
| | 3 | |
| | V — 4 | |
| Companhia Edificadora | V — 5 | |
| Trajano de Medeiros | V — 9 | |
| | 10 | |
| L. Hofmann | V — 11 | |
| | 12 | |
| | 13 | |
| | 14 | |
| Companhia Edificadora | G — 1 | Gaiola |
| L. Hofmann | P — 1 | Prancha de borda |
| | 2 | Prancha de borda |
| | PD — 5 | Prancha de borda |
| | | Total de vagões — 15 |

**Obs.** — Estes carros e vagões não figuram nos quadros da Central, que constam do presente relatorio.

## AUTOMOTRIZES EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

| Data de acquisição (Anno) | Tempo de serviço (Anno) | Bitola de 1m,60 | | Bitola de 1m,00 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Quantidade | Numeros | Quantidade | Numeros |
| 1925 | 8 | — | | 2 | 101 e 102 |
| 1928 | 5 | — | | 10 | 103 a 112 |
| 1930 | 3 | 6 | 1, 3 a 5, 11 e 12 | — | |
| | | 6 | | 12 | |

## RELAÇÃO DOS GUINDASTES, EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

| BITOLA DE 1m,60 | | | | BITOLA DE 1m,00 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Numeros | Inspectorias | Numeros | Inspectorias | Numeros | Inspectorias |
| 1 | 1.ª I L | 44 | 1.ª I L | 101 | 8.ª I L |
| 2 | 2.ª I L | 45 | 5.ª I L | 111 | 2.ª S I L |
| 3 | 3.ª I L | 46 | 5.ª I L | 112 | 9.ª I L |
| 4 | 2.ª S I L | 47 | 1.ª I L | 113 | 6.ª I L |
| 5 | 5.ª I L | 48 | 1.ª I L | 114 | 5.ª I L |
| 11 | 4.ª I L | 49 | 1.ª I L | 115 | 6.ª I L |
| 12 | 1.ª I L | 50 | 1.ª I L | 116 | 5.ª I L |
| 13 | 3.ª I L | 51 | 3.ª I L | 117 | 8.ª I L |
| 14 | 4.ª I L | 52 | 2.ª I L | 118 | 8.ª I L |
| 15 | 3.ª S I L | 53 | 2.ª I L | 119 | 7.ª I L |
| 16 | 5.ª I L | 54 | 2.ª S I L | 120 | 8.ª I L |
| 21 | 3.ª I L | 55 | 3.ª I L | 121 | 9.ª I L |
| 22 | 1.ª I L | 56 | 1.ª I L | 122 | 8.ª I L |
| 23 | 3.ª S I L | 57 | 1.ª I L | 123 | 6.ª I L |
| 24 | 1.ª I L | 58 | 3.ª I L | 124 | 8.ª I L |
| 25 | 1.ª I L | 59 | 1.ª I L | 125 | 5.ª I L |
| 26 | 3.ª S I L | 60 | 2.ª I L | 126 | 5.ª I L |
| 27 | 2.ª S I L | 61 | 4.ª I L | 127 | 6.ª I L |
| 28 | 2.ª I L | 62 | 4.ª I L | 128 | 5.ª I L |
| 29 | 1.ª I L | 63 | 3.ª S I L | 129 | 9.ª S I L |
| 30 | 1.ª I L | 64 | 3.ª I L | | |
| 31 | 1.ª I L | 65 | 4.ª I L | | |
| 32 | 1.ª I L | 66 | 1.ª I L | | |
| 33 | 1.ª I L | 67 | 3.ª S I L | | |
| 41 | 1.ª I L | 68 | 5.ª I L | | |
| 42 | 1.ª I L | 69 | 1.ª I L | | |
| 43 | 2.ª S I L | | | | |

| | | |
|---|---|---|
| Serie | D... | Mo |
| » | A... | Con |
| » | P... | Am |
| » | B... | Ma |
| » | DM. | |
| » | F... | |
| » | RT. | |
| » | BD. | |
| » | X... | |
| » | E... | |
| » | CS.. | |

Differen
Differen

| | | |
|---|---|---|
| | | » Pac |
| | | » Ten |
| | | » Mik |
| | | » Man |
| | | » Mal |
| | | » Pra |
| | | » Mas |
| | | » Mo |
| | | » Con |
| | | » Am |
| | | Typo Ma |

Differe
Differe

| | | |
|---|---|---|
| rie | B... | |
| » | D... | » Mik |
| » | DM. | » Mo |
| » | R... | » Man |
| » | F... | » Mal |
| » | BS.. | » Pac |
| » | S... | » Mas |
| » | BD. | » Con |
| » | » | » Ten |
| » | RT. | Typo Am |
| » | E... | |
| » | A... | |
| » | C... | |
| » | Z... | |
| » | CS.. | |
| » | X... | |

Differen
Differen

# QUADRO DAS LOCOMOTIVAS EXISTENTES EM 31 DE DEZEMBRO DE 1932

BITOLA DE 1m,00

| PROCEDENCIAS | FABRICANTES | CLASSES | NUMEROS E TYPOS | Numero total de locomotivas | Numero de rodas motrizes | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Pressão [illegible] | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Diametro dos cilindros | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Cursos dos embolos em [illegible] | ELEMENTOS DE TRACÇÃO: Diametro das rodas motrizes em polegadas | PESO EM TONELADAS METRICAS: sobre as [illegible] motrizes | PESO EM TONELADAS METRICAS: [illegible] | PESO EM TONELADAS METRICAS: [illegible] | OBSERVAÇÕES |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | MANOBRAS | | | | | | | | | | |
| | | 0 6 0 | [illegible] | 1 | 6 | 125 | 13 | 18 | 38 1/4 | 20.4 | 20 4 | [illegible] | |
| | | 2 4 0 | [illegible] | 1 | 4 | 140 | 10 | 16 | 41 7/8 | | | | |
| | | 0 4 0 | [illegible] | 1 | 4 | 140 | 11 1/4 | 16 1/4 | 38 1/4 | | | | |
| | | 0 6 0 | [illegible] | 2 | 6 | 150 | 12 | 18 | 37 1/4 | 18 0 | 18 0 | 31 4 | |
| Minas do Norte..... | Baldwin Locomotive Works.. | 0 4 0 | [illegible] | 1 | 4 | 1[illegible]0 | 13 | 18 | 36 1/4 | 19 1 | 19 1 | 33 [illegible] | |
| | | 0 4 0 | [illegible] | 3 | 4 | 135 | 13 | 18 | 36 1/4 | 19.1 | 19 1 | 33 0 | |
| | | 2 4 2 | [illegible] | 1 | 4 | 100 | 7 | 16 | | | | | E. F. Bananal |
| | | 2 4 2 | [illegible] | 1 | 4 | 115 | 10 3/16 | 18 | 38 1/4 | | 14 0 | 14 0 | |
| | | 2 6 2 | [illegible] | 1 | 6 | 130 | 12 1/16 | 20 | 38 1/4 | | 28 0 | 28 0 | |
| | | 2 4 2 | [illegible] | 1 | 4 | 130 | 11 | 16 | 38 1/4 | 11 8 | 14.5 | 25 0 | |
| | | | AMERICANAS | | | | | | | | | | |
| [illegible] | R.A.W. Hawthorn Eng Works | 4 4 0 | [illegible] | 1 | 4 | 130 | 7 | 16 | 39 23/64 | | [illegible] | 10 0 | E. F. Bananal |
| [illegible] | A. Borsig | 4 4 0 | [illegible] | 1 | 4 | 150 | 13 | 21 5/8 | 45 1/4 | 17 0 | [illegible] | 53 0 | E. F. Rio d'Ouro |
| | | 4 4 0 | [illegible] | 1 | 4 | 130 | 14 | 20 | 50 1/4 | 16 9 | [illegible] | 49 0 | |
| | | 4.4.0 | [illegible] | 1 | 4 | 160 | 12 | 18 | 46 1/4 | 13 5 | [illegible] | 36 7 | E. F. Rio d'Ouro |
| | | 4.0 | [illegible] | 1 | 4 | 150 | 13 | 18 | 46 1/4 | 14 5 | [illegible] | 18 3 | E. F. Rio d'Ouro |
| | | 4 0 | [illegible] | 1 | 4 | 130 | 13 | 18 | 46 1/4 | 15 4 | [illegible] | 12 0 | |
| | Baldwin Locomotive Works | 4 4 0 | [illegible] | 1 | 4 | 160 | 12 | 16 | 43 1/4 | 11 7 | [illegible] | 13 4 | E. F. Rio d'Ouro |
| | | 4 4.0 | [illegible] | 1 | 4 | 140 | 13 | 18 | 46 1/4 | 14 0 | [illegible] | 12 0 | |
| | | 4 4 0 | [illegible] | 1 | 4 | 140 | 13 | 18 | 46 1/4 | 13 6 | [illegible] | 30 0 | |
| Minas do Norte | | 2.4.0 | 1033 e 1038..... | 2 | 4 | 125 | 14 | 18 | 46 1/4 | 10 3 | [illegible] | 43 0 | |
| | | 4 4 0 | 1035 a 1037 e 1039... | 4 | 4 | 130 | 14 | 18 | 46 1/4 | 10 3 | [illegible] | 43 0 | |
| | Brooks Locomotive Works | 4 4 0 | 1041 e 1044 ..... | 2 | 4 | 150 | 14 | 18 | 47 1/4 | 23 6 | [illegible] | 60.0 | |
| | | 4 4 0 | 1042, 1043 e [illegible]..... | 3 | 4 | 140 | 14 | 18 | 47 1/4 | 23.6 | [illegible] | 60 0 | |
| | | | TEN-WHEEL | | | | | | | | | | |
| | | 4 6 0 | [illegible] | 1 | 6 | 160 | 16 | 20 | 48 1/4 | 28 8 | 37 8 | 66 6 | F. F. Rio d'Ouro |
| | Nidgvist & Holm..... | 4 6.0 | [illegible] | 1 | 6 | 175 | 16 | 20 | 48 1/4 | 28 8 | 37 8 | 66 6 | » » » » |
| | | 4 6.0 | [illegible] | 1 | 6 | 170 | 16 | 20 | 48 1/4 | 28 8 | 37 8 | 66 6 | » » » » |
| | Baldwin Locomotive Works | 4 6 0 | [illegible] | 1 | 6 | 165 | 16 | 20 | 46 1/4 | 25 7 | 38 0 | 66 8 | » » » » |
| | A. Borsig..... | 4.6 0 | 1056 .. ... | 1 | 6 | 150 | 14 | 21 5/8 | 44 1/4 | 31 0 | 36 7 | 67 5 | » » » » |
| | L. Schwartzkopff.. | 4 6.0 | 1056..... | 1 | 6 | 175 | 16 1/8 | 20 | 44 1/4 | 28 9 | 36 7 | 65 2 | » » » » |
| | | 4 6 0 | 1060 a 1065.... | 6 | 6 | 140 | 16 | 20 | 46 1/4 | 24.9 | 33 1 | 62 0 | |
| | | 4 6 0 | 1066 a 1069... | 4 | 6 | 150 | 16 | 20 | 48 1/4 | 27 6 | 34 6 | 63 0 | |
| | Baldwin Locomotive Works.. | 4.6 0 | 1070, 1072 a 1076 | 6 | 6 | 170 | 16 | 20 | 48 1/4 | 28 7 | 35 5 | 67 1 | |
| | | 4.6 0 | 1071 e 1077. | 2 | 6 | 175 | 16 | 20 | 48 1/4 | 28 7 | 35 [illegible] | 67 1 | |
| | | 4 6 0 | 1078 ..... | 1 | 6 | 150 | 15 | 18 | 44 1/4 | 21 3 | 24 2 | 45 5 | |
| | | 4 6 0 | 1079 . | 1 | 6 | 170 | 16 11/16 | 20 | 48 1/4 | | 33 6 | 58 4 | |
| Minas do Norte | | 4.6 0 | 1080 a 1084 | 5 | 6 | 170 | 16 | 20 | 48 1/4 | 28 6 | 36 7 | 63 3 | |
| | American Locomotive Works. | 4 6 0 | 1085.. | 1 | 6 | [illegible] | 16 | 20 | 48 1/4 | 28 6 | 36 7 | 63 3 | |
| | | 4.6 0 | 1086 a 1088, 1090 e 1091. | 5 | 6 | 170 | 16 | 20 | 48 1/4 | 28 8 | 37 2 | 63 3 | Vapor superaquecido |
| | | 4 6 0 | 1089... | 1 | 6 | 175 | 16 | 20 | 48 1/4 | 28 8 | 37 2 | 63 3 | » |
| | Baldwin Locomotive Works | 4 6 0 | 1092 e 1093 | 2 | 6 | 160 | 16 | 20 | 43 1/4 | 25 8 | 33 6 | 58 4 | |
| | | 4 6.0 | 1094 e 1095 | 2 | 6 | 150 | 14 | 18 | 42 1/4 | 24 3 | 30 6 | 53 5 | |
| | Hannoversche Gesellschaft.. | 4.6 0 | 1096 e 1098 | 2 | 6 | 160 | 16 | 20 | 45 1/4 | 30 2 | 38 1 | 68 4 | |
| | | 4.6.0 | 1097 e 1099 | 2 | 6 | 180 | 16 | 20 | [illegible] | 30 2 | 38 1 | 68 4 | |
| | | | MOGUL | | | | | | | | | | |
| | | 2 6 0 | [illegible] | 1 | 6 | 120 | 13 | 18 | 30 1/4 | | | | |
| | | 2 6 0 | 1101 e 1102 | 2 | 6 | 160 | 13 | 18 | [illegible] | 15 0 | 22 6 | 44 9 | E. F. Rio d'Ouro |
| | | 2 6 0 | 1103 | 1 | 6 | 150 | 8 | 18 | 30 2/64 | | 10 0 | 14 0 | E. F. Bananal |
| | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Baldwin Locomotive Works | [illegible] | 1 | 6 | 150 | 16 | 20 | 18 1/2 | 22 | 6 | 34 0 | 6 0 | | | | | | |
| | | [illegible] | 1 | 6 | 170 | 16 | 20 | 18 1/2 | 28 2 | 3 | 34 0 | 6 1 | | | | | | |
| | | 1671 e 1677 | 1 | 6 | 175 | 16 | 20 | 18 1/2 | 28 2 | 3 | 34 0 | 6 1 | | | | | | |
| | | 1678 | 1 | 6 | 150 | 15 | 18 | 14 1/2 | 24 3 | 2 | 24 2 | 4 1 | | | | | | |
| | | 1676 | 1 | 6 | 170 | 16 | 16/18 | 20 | 28 1/4 | | 34 0 | 7 0 | | | | | | |
| Estados do Norte | [illegible] | [illegible] | 1 | 6 | 170 | 16 | 20 | 18 1/2 | 28 0 | | 34 0 | 6 1 | | | | | | |
| | [illegible] | [illegible] | 1 | 6 | 17 | 16 | 20 | 18 1/2 | 28 0 | 3 | 34 0 | 6 1 | | | | | | |
| | | 1688 a 1688 e 1691 | 1 | 6 | 170 | 16 | 20 | 18 1/2 | 28 8 | 3 2 | 34 0 | 6 1 | Vapor superaquecido | | | | | |
| | | [illegible] | 1 | 6 | 175 | 16 | 20 | 18 1/2 | 28 8 | 3 2 | 34 0 | 6 1 | " " | | | | | |
| | Baldwin Locomotive Works | [illegible] | 2 | 6 | 160 | 16 | 20 | 12 1/4 | 25 8 | 3 0 | 34 0 | 6 1 | | | | | | |
| | | 1693 e 1695 | 2 | 6 | 150 | 14 | 18 | 12 1/4 | 24 3 | 3 0 | 34 0 | 6 1 | | | | | | |
| Allemanha | Hannoversche Gesellschaft | 1686 e 1688 | 2 | 6 | 160 | 16 | 20 | 12 1/4 | 30 2 | 3 8 | 34 0 | 6 1 | | | | | | |
| | | 1690 e 1699 | 2 | 6 | 180 | 16 | 20 | 15 1/4 | 30 2 | 3 8 | 34 0 | 6 1 | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | |

SERIES

Serie VA.....
» V.....
» VK.....
» H.....
» VF.....
» N.....
» NA.....
» NB.....
» ND.....
» NL.....
» Q.....
» T.....
» VM.....
» QS.....
» VB.....
» NS.....
» TS.....
» HJ.....
» M.....
» VC.....
» TG.....
» VL.....
» K.....
» NC.....
» G.....
» VS.....

## REPARAÇÃO DE VAGÕES DE 1m,60

### RESUMO

| SERIES | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | Barra | S. Diogo | Cachoeira | TOTAL | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | Media por especie |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Serie VG | [illegible] | 2 | [illegible] | 73 | 60 | — | — | — | 173 | 81:638$628 | 115:962$429 | 197:601$057 | 1:142$202 |
| » V | [illegible] | 8 | 10 | 3 | 67 | 2 | — | — | 180 | 108:178$179 | 175:178$540 | 283:356$719 | 1:574$203 |
| » VK | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | | — | [illegible] | [illegible] | 111:532$461 | 183:027$703 | 4:003$018 |
| » K | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 21 | — | — | — | 150 | [illegible] | 105:736$688 | [illegible] | 1:504$142 |
| » M | [illegible] | [illegible] | 1 | — | [illegible] | — | — | — | [illegible] | [illegible] | 76:567$971 | 107:[illegible]$008 | 3:202$791 |
| » N | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 | 12 | — | — | — | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2:107$279 |
| » NA | [illegible] | [illegible] | 36 | 3 | 60 | — | | | [illegible] | [illegible] | 25:[illegible] | 56:[illegible] | 1:279$762 |
| » NL | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | — | — | 6 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1:504$591 |
| » NO | [illegible] | [illegible] | 30 | [illegible] | [illegible] | — | — | — | 22 | [illegible] | [illegible] | 47:[illegible] | 2:170$822 |
| » NI | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 1 | 1 | — | — | — | 69 | [illegible] | 133:067$346 | 200:[illegible] | 2:907$141 |
| » O | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | 3 | — | — | — | [illegible] | [illegible] | 10:068$160 | 20:[illegible] | 746$238 |
| » T | [illegible] | 1 | [illegible] | 4 | 42 | — | — | — | 99 | [illegible] | 101:920$318 | 150:291$096 | 1:518$129 |
| » VM | [illegible] | 1 | 13 | — | 46 | — | — | — | 70 | [illegible] | 58:306$253 | 89:975$078 | 1:285$359 |
| » [illegible] | [illegible] | 2 | — | — | 14 | — | — | — | 21 | [illegible] | 9:700$827 | 18:010$480 | 857$642 |
| » VT | [illegible] | 1 | [illegible] | [illegible] | 7 | — | — | — | 16 | 20:797$008 | 43:772$512 | 70:570$120 | 1:534$133 |
| » NP | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] | 1 | — | — | 2 | 438$166 | 971$200 | [illegible] | 714$683 |
| » [illegible] | [illegible] | | [illegible] | | 24 | — | — | — | 36 | 30:995$829 | 49:677$739 | [illegible] | 2:240$933 |
| » HO | [illegible] | [illegible] | — | | — | — | — | — | 3 | 761$100 | [illegible] | [illegible] | 861$777 |
| » M | | | [illegible] | [illegible] | 3 | — | — | — | 7 | 5:237$146 | [illegible] | 10:[illegible]$203 | 1:501$886 |
| » VO | | | [illegible] | 6 | 13 | — | | — | 29 | 13:476$704 | 22:[illegible]$972 | 36:[illegible]$676 | 1:256$205 |
| » TG | | | [illegible] | — | — | — | — | — | 4 | 5:225$265 | [illegible] | 11:[illegible]$074 | 2:894$018 |
| » VL | — | — | [illegible] | — | — | — | — | — | 1 | 214$000 | [illegible] | 280$[illegible] | 280$526 |
| » K | — | — | [illegible] | — | — | — | — | — | 6 | 9:588$740 | [illegible] | 19:620$123 | 3:271$520 |
| » NC | | | — | — | — | — | — | — | [illegible] | 147$333 | [illegible] | 208$707 | 208$707 |
| » C | | — | [illegible] | — | — | — | — | — | 4 | 6:072$029 | [illegible] | 15:780$187 | 3:945$046 |
| » VS | | — | — | — | — | 1 | — | — | 1 | 1:496$027 | 690$722 | 2:192$749 | 2:192$749 |
| [illegible] | | 16 | [illegible] | 95 | [illegible] | 4 | — | — | 1.111 | 706:035$453 | 1.220:331$789 | 1.920:907$242 | 1:734$443 |
| [illegible] | [illegible] | 1 | 419 | 107 | 577 | — | 15 | 1 | 1.759 | 819:870$035 | 1.365:196$422 | 2.185:066$457 | 1:242$220 |
| Differença para mais em 1932 | — | 15 | — | — | — | 4 | — | — | — | — | — | — | 492$220 |
| Differença para menos em 1932. | 17 | — | 81 | 10 | 261 | — | 15 | 1 | 648 | 113:234$582 | 144:864$633 | 258:099$215 | — |

## REPARAÇÃO DE VAGÕES DE 1m,00

### RESUMO

| SERIES | [illegible] | Lafayette | [illegible] | A. Maia | E. Rios | Cachoeira | [illegible] | Portella | TOTAL | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | Media por especie |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Serie OT | — | — | 53 | 2 | 27 | 1 | — | — | 83 | 35:140$700 | 79:942$747 | 115:083$447 | 1:386$550 |
| » VA | — | 2 | 22 | — | [illegible] | — | 26 | — | 55 | [illegible] | 48:29[illegible]$460 | 73:150$297 | 1:335$625 |
| » E | — | — | 102 | — | 24 | — | — | — | 126 | [illegible] | 117:[illegible]$084 | 167:364$671 | 1:328$201 |
| » NE | — | — | 5 | — | — | — | 1 | — | 6 | [illegible] | 6:[illegible]$268 | 12:106$066 | 2:017$677 |
| » NA | — | — | 9 | — | 7 | — | 80 | — | 96 | [illegible] | [illegible] | 52:715$741 | 549$438 |
| » NL | — | — | 12 | — | — | — | — | — | 12 | [illegible] | 13:410$586 | 18:166$574 | 1:538$881 |
| » V | 2 | — | 38 | 8 | 29 | — | 3 | — | 80 | [illegible] | [illegible] | 113:248$264 | 1:415$603 |
| » VM | | — | 25 | — | 3 | — | 4 | — | 32 | [illegible] | [illegible] | 104:176$875 | 3:255$528 |
| » T | | — | 77 | — | 23 | — | 2 | — | 102 | [illegible] | 104:[illegible]$567 | 135:164$003 | 1:325$130 |
| » M | | — | 2 | — | — | — | — | — | 2 | [illegible] | 770$115 | 1:060$561 | 533$430 |
| » NM | | — | 70 | — | 2 | — | — | — | 72 | [illegible] | [illegible]$407 | [illegible] | 1:618$775 |
| » VI | — | — | — | — | 5 | — | — | — | 6 | [illegible] | 5:141$057 | 7:[illegible]$371 | 1:270$728 |
| » G | | — | — | — | — | 1 | — | — | 1 | [illegible] | 295$772 | 927$605 | 927$605 |
| » HI | — | — | — | — | 3 | — | — | — | 3 | [illegible] | 1:655$326 | 3:307$808 | 1:102$602 |
| » LS | 1 | — | 1 | — | 1 | — | — | — | 3 | [illegible] | 4:743$888 | 6:169$021 | 2:056$340 |
| » VB | — | — | 27 | — | 1 | — | 3 | — | 31 | [illegible] | 39:562$340 | 63:176$837 | 2:047$639 |
| » [illegible] | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | [illegible] | 443$278 | 718$028 | 718$028 |
| » EG | — | — | — | — | 2 | — | — | — | 2 | [illegible] | 2:721$816 | 3:790$671 | 1:865$337 |
| » VS | 1 | — | — | — | — | — | — | — | 1 | [illegible] | 205$443 | 451$443 | 451$443 |
| [illegible] | 3 | 2 | 443 | 10 | 132 | 2 | 120 | — | 711 | 202:434$822 | 703:457$587 | 995:892$409 | 1:394$808 |
| [illegible] | [illegible] | 3 | 326 | 13 | 200 | 2 | 114 | 2 | 676 | 284:067$008 | 610:098$147 | 894:765$155 | 1:270$263 |
| Differença para mais em 1932. | | — | 117 | — | — | — | 6 | — | 98 | 7:767$814 | 93:359$140 | 101:125$954 | 124$445 |
| Differença para menos em 1932. | 11 | 1 | — | 3 | 68 | — | — | 2 | — | — | — | — | — |

| TRAJANO DE MEDEIROS CIA. | | | |
|---|---|---|---|
| Serie | Quant. | Parcial | T |
| VF | 20 | 29:625$000 | 595 |
| NA | 27 | 8:960$000 | 241 |
| NL | 18 | 9:485$000 | 179 |
| ND | 22 | 9:350$000 | 205 |
| | 87 | | 1.219 |
| C | 1 | 37:000$000 | 37 |

| COMP. SANTA MATHILDE | | | |
|---|---|---|---|
| Serie | Quant. | Parcial | Total |
| D | 10 | 21:940$000 | 219:400$000 |

es

350$000

300$000

300$000

950$000

## REPARAÇÃO DO MATERIAL RODANTE PELA INDUSTRIA PARTICULAR EM 1932

### VAGÕES

| TRAJANO DE MEDEIROS CIA. | | | | CIA. SOROC. DE MAT. FERROVIARIO | | | | PULLMAN STANDARD CAR EXP. CORPORATION | | | | COMP. SANTA MATHILDE | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Serie | Quant. | Parcial | Total | Serie | Quant. | Parcial | Total | Serie | Quant | Parcial | Total | Serie | Quant | Parcial | Total |
| VF | 20 | 29:625$000 | 595:500$000 | VK | 10 | 14:900$000 | [illegible] | VM | 10 | 13:200$000 | 132:000$000 | | | | |
| NA | 27 | 8:960$000 | 241:920$000 | | | | | | | | | | | | |
| NL | 18 | 9:485$000 | 179:730$000 | | | | | | | | | | | | |
| ND | 22 | 9:350$000 | 205:700$000 | | | | | | | | | | | | |
| | 87 | | 1 219:850$000 | | 10 | | [illegible] | | 10 | | [illegible] | | | | |

### CARROS

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| C | 1 | 37:000$000 | 37:000$000 | | | | | | | | | D | 10 | 21:940$000 | 219:400$000 |

### RECAPITULAÇÃO

| FIRMAS | QUANTIDADE | | IMPORTANCIA | |
|---|---|---|---|---|
| | Carros | Vagões | Carros | Vagões |
| Trajano de Medeiros & Cia. | 1 | 87 | 37:000$000 | 1 219:850$000 |
| Cia. Sorocabana de Material Ferroviario | | 10 | | 119:600$000 |
| Pullman Standard Car Exp. Corporation | | 10 | | 132:000$000 |
| Companhia Santa Mathilde | 10 | | [illegible] | |
| | 11 | 107 | 256:400$000 | 1 [illegible] |

## POSTOS DE CONSERVAS

| Inspectorias | Postos | |
|---|---|---|
| I L 1 | D. Pedro II..... | 1m,60 |
| | D. Clara..... | 1m,60 |
| | S. Diogo..... | 1m,60 |
| | Maritima..... | 1m,60 |
| | Deodoro..... | 1m,60 |
| | Santa Cruz..... | 1m,60 |
| | Belém..... | 1m,00 e 1m,60 |
| I L 2 | Barra..... | 1m,60 |
| | Entre Rios..... | 1m,00 e 1m,60 |
| | Juiz de Fóra..... | 1m,60 |
| I L 3 | Barra..... | 1m,60 |
| | Cruzeiro..... | 1m,60 |
| | Cachoeira..... | 1m,60 |
| | Lorena..... | 1m,00 e 1m,60 |
| | Jacarehy..... | 1m,60 |
| | Norte..... | 1m,60 |
| | Mooca..... | 1m,60 |
| I L 4 | Palmyra..... | 1m,00 e 1m,60 |
| I L 4 | Sitio..... | 1m,60 |
| I L 5 | Lafayette..... | 1m,00 e 1m,60 |
| | Burnier..... | 1m,00 |
| | Ponte Nova..... | 1m,00 |
| | Sabará..... | 1m,00 |
| | B. Horizonte..... | 1m,00 e 1m,60 |
| I L 6 | Sete-Lagôas..... | 1m,00 |
| | Curvello..... | 1m,00 |
| I L 7 | Corintho..... | 1m,00 |
| | Montes Claros.... | 1m,00 |
| | Diamantina..... | 1m,00 |
| | Pirapóra..... | 1m,00 |
| I L 8 | A. Maia..... | 1m,00 e 1m,60 |
| | Francisco Sá..... | 1m,00 |
| I L 9 | Portella..... | 1m,00 |
| | Valença..... | 1m,00 |
| | Porto Novo..... | 1m,00 |

## REPARAÇÃO E CONSERVAÇÃO DE AUTOMOTRIZES E GUINDASTES DE 1m,60 E 1m,00

### RESUMO

| Historico | E. Dentro | Barra | Norte | A. Maia | Portella | Total | Pessoal | Material | Total |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| REPARAÇÃO | | | | | | | | | |
| Automotrizes da bitola de 1m,00... | 3 | — | — | — | | 4 | 1:292$575 | 529$040 | 1:821$615 |
| Automotrizes da bitola de 1m,60... | 9 | 1 | — | — | — | 0 | 28:093$441 | 26:946$993 | 55:040$434 |
| Guindastes da bitola de 1m,60..... | — | 3 | 4 | — | — | 7 | 16:866$896 | 11:012$665 | 27:879$561 |
| Guindastes da bitola de 1m,00..... | — | — | — | 1 | — | 1 | 2:459$000 | 1:853$713 | 4:312$713 |
| CONSERVAÇÃO | | | | | | | | | |
| Automotrizes da bitola de 1m,00... | — | — | — | — | — | — | 7:298$220 | 3:815$204 | 11:113$424 |
| Automotrizes da bitola de 1m,60.... | — | — | — | — | — | — | 8:139$076 | 7:183$257 | 15: 22$333 |

## CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE

| HISTORICO | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL |
|---|---|---|---|
| **Locomotivas de 1m,60** | | | |
| Typo Consolidation | 273:805$111 | 377:112$741 | 650:917$852 |
| » Pacific | 175:592$262 | 246:544$393 | 422:136$655 |
| » Mikado | 113:886$682 | 157:614$530 | 271:501$212 |
| » Ten-Wheel | 157:312$156 | 239:387$414 | 396:699$570 |
| » American | 145:090$503 | 161:047$197 | 306:137$700 |
| » Mogul | 81:892$536 | 61:449$079 | 143:341$615 |
| » Manobras | 9:649$916 | 7:903$081 | 17:552$997 |
| » Mallet | 64:168$017 | 51:353$949 | 115:521$966 |
| » Mastodonte | 29:879$094 | 19:751$846 | 49:630$940 |
| » Prairie | 68:017$685 | 48:048$414 | 116:066$099 |
| Total em 1932 | 1.119:293$962 | 1.370:212$644 | 2.489:506$606 |
| Total em 1931 | 1.434:435$452 | 1.640:297$658 | 3.074:733$110 |
| Differença para mais em 1932 | — | — | — |
| Differença para menos em 1932 | 315:141$490 | 270:085$014 | 585:226$504 |
| **Locomotivas de 1m,00** | | | |
| Typo Consolidation | 151:860$680 | 196:002$129 | 347:862$809 |
| » Pacific | 12:825$878 | 22:357$266 | 35:183$144 |
| » Mikado | 57:387$342 | 79:107$697 | 136:495$039 |
| » Ten-Wheel | 124:450$428 | 112:877$750 | 237:328$178 |
| » American | 14:351$656 | 10:676$521 | 25:028$177 |
| » Mogul | 11:285$584 | 10:151$944 | 21:437$528 |
| » Mastodonte | 8:578$743 | 7:855$986 | 16:434$729 |
| » Manobras | 5:667$837 | 7:803$266 | 13:471$103 |
| » Mallet | 7:518$776 | 8:698$248 | 16:217$024 |
| » Baldwin | 14$583 | — | 14$583 |
| Total em 1932 | 393:941$507 | 455:530$807 | 849:472$314 |
| Total em 1931 | 476:014$250 | 562:424$708 | 1.038:438$958 |
| Differença para mais em 1932 | — | — | — |
| Differença para menos em 1932 | 82:072$743 | 106:893$901 | 188:966$644 |

S DENCERTADORES

1m,60

| | A DE | | |
|---|---|---|---|
| | ã | Algodão | |
| | Imp | Quant. (kilos) | Import. |
| D. P | 10:15 | 2.864,000 | 5:164$300 |
| Sant | ) | 52,000 | 96$800 |
| Bel | 3:15 | 1.475,000 | 3:025$000 |
| Bar | 3:790 | 404,000 | 667$100 |
| Ent | 1:800 | 20,000 | 38$000 |
| Juiz | 00 | — | — |
| Pal | 369 | — | — |
| Sit | 2:40 | 2,000 | 4$000 |
| Laf | 2:3400 | — | — |
| Be | 1:8140 | — | — |
| Ba | 466 | 1,000 | 1$071 |
| Cr | - | — | — |
| Ca | 1:24612 | 330,000 | 426$959 |
| Ja | 70000 | — | — |
| N | 7:9$000 | 79,000 | 148$900 |
| | 3:47$427 | 5.227,000 | 9:572$130 |
| | 30$416 | 5.940,000 | 13:141$400 |
| | — | — | — |
| | 614$989 | 713,000 | 3:569$270 |

010
989
118
163
210
860
650

# CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE PELOS POSTOS DE CONCERTADORES DA TRACÇÃO

## CARROS DA BITOLA DE 1m,60

| HISTORICO | LUBRIFICANTES: Oleo de carro | | Oleo de Machina | | Oleo de Cylindro | | Oleo de Dynamo | | Oleo Ossagol | | LÃ | | Algodão | | GRAXA | | KEROZENE | | MATERIAES DIVERSOS | TOTAL DE: Material | Pessoal | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Quant. (litros) | Import | Quant. (litros) | Import | Quant (litros) | Import | Quant (litros) | Import. | Quant (litros) | Import | Quant (kilos) | Import. | Quant (kilos) | Import | Quant (kilos) | Import | Quant (litros) | Import | | | | |
| D. Pedro II | 14 638,000 | 25:165$743 | -- | — | — | - | | | | | 5 152,000 | 10:1[illegible] | 2 804,000 | 5 164$400 | 217,000 | 217$000 | 413,000 | 365$000 | 54$600 | 11:117$443 | 16:909$000 | 58:026$443 |
| Santa Cruz | 10,000 | 5$000 | 7,000 | 3$500 | - | -- | | | - | - | 4,000 | [illegible] | 52,000 | 96$800 | -- | -- | -- | | 146$561 | 259$861 | 17:255$204 | 17 515$068 |
| Belém | 10 065,000 | 5:738$500 | — | -- | - | | - | | — | | 1 515,000 | [illegible] | 1 175,000 | 3:025$000 | 348,000 | 423$240 | 280,000 | [illegible] | — | 12:592$240 | 5 840$000 | 18:432$240 |
| Barra | 4 420,000 | 2:210$000 | — | — | — | -- | - | | — | -- | 1 736,000 | [illegible] | 404,000 | 667$100 | 179,000 | 228$150 | 18,000 | 21$400 | 11:305$455 | 18:224$305 | 23:135$983 | 41:360$288 |
| Entre Rios | 2 736,000 | 1:397$840 | — | — | — | — | - | - | — | -- | 945,000 | [illegible] | 20,000 | 38$000 | 188,000 | 150$400 | — | — | 1:209$279 | 4:740$119 | 15:977$262 | 20:723$381 |
| Juiz de Fóra | 363,000 | 188$300 | — | -- | — | — | -- | -- | - | - | 35,000 | [illegible] | — | - | 11,000 | 11$000 | — | — | 2:156$179 | 2:425$479 | 13:464$280 | 15:889$759 |
| Palmyra | 54,000 | 28$680 | — | — | — | | — | -- | — | | 10,000 | 30$000 | | — | 14,500 | 15$500 | — | — | 2:918$818 | 3:032$867 | 10:534$253 | 13:567$120 |
| Sitio | 318,000 | 168$360 | — | -- | — | — | - | -- | — | — | 108,000 | 218$340 | 2,000 | 4$000 | 28,000 | 28$000 | — | — | 1:371$986 | 1:791$382 | 4:356$000 | 6:147$382 |
| Lafayette | 11 025,000 | 5:377$600 | -- | — | — | -- | — | | -- | - | 1 150,000 | 2:389$100 | - | - | 20,000 | 20$360 | 14,000 | 14$000 | 2:648$082 | 10:449$412 | 18:321$257 | 28:770$669 |
| Bello Horizonte | 13 065,000 | 6:689$000 | -- | -- | — | — | - | — | — | | 906,000 | 1:859$140 | ≠ | — | 154,000 | 174$700 | 8,000 | 7$900 | 21:490$904 | 30:230$704 | 33:788$526 | 64:019$230 |
| Barra Mansa | 21,000 | [illegible] | | — | — | — | -- | — | — | — | 5,000 | 11$166 | 1,000 | 1$071 | — | — | - | — | 530$533 | 557$686 | 755$706 | 1:313$392 |
| Cruzeiro | — | | -- | — | — | -- | — | — | — | — | - | — | - | — | — | — | -- | — | 620$264 | 620$264 | 10:845$145 | 11:465$409 |
| Cachoeira | 1 574,000 | 661$147 | -- | — | — | — | — | -- | -- | — | 516,000 | 1:215$612 | 330,000 | 426$950 | 76,000 | 81$712 | 34,000 | 27$820 | 2:121$306 | 4:560$646 | 11.703$754 | 16:264$400 |
| Jacareby | 1 330,000 | 620$538 | 411,000 | 237$147 | — | — | - | — | — | — | 353,500 | 707$000 | — | — | 72,000 | 72$000 | - | - | 27:405$717 | 29:042$432 | 19:946$911 | 48,989$343 |
| Norte | 26 084,000 | 12:409$900 | 12 321,000 | 7:430$600 | 7 953,000 | 7:307$850 | 31,000 | 68$200 | — | — | 3 999,000 | 7:998$000 | 79,000 | 118$900 | 18,000 | 14$291 | 85,000 | 77$164 | 44:322$175 | 79:477$080 | 78:196$706 | 157:673$786 |
| Total em 1932 | 115 703,000 | 60:686$224 | 12 739,000 | 7 271$247 | 7 953,000 | 7:307$850 | 31,000 | 68$200 | — | - | 16 473,500 | [illegible] | 5 227,000 | 9:572$130 | 1 325,500 | 1:437$040 | 852,000 | [illegible] | 118:540$042 | 239:127$953 | 281:020$987 | 520:157$940 |
| Total em 1931 | 107 298,000 | 54:321$701 | 18 904,000 | 9:341$370 | 7 452,000 | 5:912$640 | 83,000 | 167$700 | 130,000 | [illegible] | 17 [illegible] | [illegible] | 5 940,000 | 13:141$400 | 2 424,000 | 2:379$742 | 2 052,000 | [illegible] | 112:253$151 | 234:160$110 | 272:098$378 | 506:558$518 |
| Differença para mais em 1932 | 8 405,000 | 6:364$523 | — | — | 501,000 | 1:395$210 | - | -- | - | | | — | — | — | — | — | - | -- | 6:286$891 | 4:667$813 | 8:931$609 | 13:599$422 |
| Differença para menos em 1932 | — | — | 6 165,000 | 2:073$123 | — | -- | 52,000 | 99$500 | 130,000 | [illegible] | [illegible] | 1:145$989 | 713,000 | 3:569$270 | 1 098,500 | 912$693 | 1 200,000 | 810$236 | — | — | — | — |

OS DE CONCE

1m,00

ESTOPA DE

| ã | | |
|---|---|---|
| Import. | Quan (kil | 966, |
| | | 16, |
| 2:072$000 | 85 | 353, |
| 525$400 | 0$380 | — |
| 37$6 | 800$820 | — |
| 2:87 | 542$860 | — |
| 1 | 1:628$120 | — |
| | 2:202$020 | — |
| | 16$900 | 5, |
| | 2:257$000 | 76, |
| | 60$250 | 3, |
| | 165$850 | — |
| | 350$995 | 19, |
| | 98$650 | 7, |
| | 44$000 | 283, |
| | — | — |
| | 297$875 | 146, |
| | 5:202$845 | 115, |
| | 159$801 | 59, |
| | 87$156 | 5, |
| | 20:420$557 | 2.054, |
| | 20:987$520 | 2.360, |
| | — | — |
| | 566$963 | 306, |

# CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE PELOS POSTOS DE CONCERTADORES DA TRACÇÃO

## CARROS DE BITOLA DE 1m,00

| HISTORICO | LUBRIFICANTES | | | | | | | | | | ESTOPA DE | | | | GRAXA | | KEROZENE | | MATERIAES DIVERSOS | TOTAL DE: | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Oleo de carro | | Oleo de Machina | | Oleo de Cylindro | | Oleo de Dynamo | | Azeite de Peixe | | L ã | | Algodão | | | | | | | Material | Pessoal | |
| | Quant. (litros) | Import | Quant. (litros) | Import | Quant (litros) | Import. | Quant. (litros) | Import | Quant. (litros) | Import. | Quant. (kilos) | Import. | Quant. (kilos) | Import | Quant. (kilos) | Import | Quant. (litros) | Import. | | | | |
| Belém | 7.335,000 | 3:897$300 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 036,000 | 2:072$000 | [illegible]966,000 | 1:723$000 | 140,000 | 149$000 | 207,000 | 184$400 | — | 8:025$700 | 2:928$000 | 10:953$700 |
| Entre Rios | 4 311,000 | 2:178$000 | — | — | — | — | — | — | — | — | 268,000 | 625$400 | 16,000 | 32$000 | 12,000 | 9$600 | 12,000 | 8$400 | 864$460 | 3:617$920 | 2:317$951 | 5:935$871 |
| Palmyra | 57,000 | 29$700 | — | — | — | — | — | — | — | — | 18,000 | 37$[illegible] | 353,000 | 613$720 | 3,500 | 3$500 | 210,500 | 184$040 | 252$014 | 1:121$527 | 1:604$296 | 2:[illegible]$823 |
| Lafayette | 11.787,000 | 5:666$900 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1.370,000 | 2:870$380 | — | — | 81,000 | 87$080 | 114,000 | 98$700 | 3:209$578 | 11:993$628 | 20:195$496 | 32:189$124 |
| Burnier | 3.664,000 | 1:755$200 | — | — | — | — | — | — | — | — | 883,000 | 1:800$820 | — | — | 2,000 | 1$800 | 80,000 | 85$700 | 4:850$351 | 8:493$871 | 3:411$669 | 11:905$540 |
| Ponte Nova | 770,000 | 373$400 | — | — | — | — | — | — | — | — | 254,500 | 542$860 | — | — | 1,000 | 1$000 | — | — | 202$014 | 1:119$274 | 1:604$062 | 2:723$336 |
| Sabará | 3.780,000 | 1:826$800 | — | — | — | — | — | — | — | — | 780,000 | 1:628$120 | — | — | 27,000 | 25$700 | 47,000 | 43$000 | 1:013$079 | 4:536$699 | 12:637$594 | 17:174$293 |
| Bello Horizonte | 15.580,000 | 7:255$000 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1.078,000 | 2:202$020 | — | — | 330,000 | 343$400 | 274,000 | 253$360 | 23:909$093 | 33:962$873 | 10:093$083 | 44:055$956 |
| Sete Lagôas | 212,000 | 84$800 | — | — | — | — | — | — | — | — | 8,000 | 16$900 | 5,000 | 6$000 | — | — | — | — | 1:586$807 | 1:694$507 | 8:298$240 | 9:992$747 |
| Corinthio | 4 179,000 | 1:747$300 | 277,000 | 152$350 | — | — | — | — | — | — | 1.062,000 | 2:257$000 | 76,000 | 127$550 | 18,000 | 17$860 | 12,500 | 9$500 | 4:363$895 | 8:675$455 | 16:765$869 | 25:441$324 |
| Buenopolis | 170,000 | 77$000 | — | — | — | — | — | — | — | — | 25,075 | 60$250 | 3,000 | 6$000 | 9,000 | 9$000 | 5,000 | 3$500 | — | 155$750 | 257$460 | 413$210 |
| Montes Claros | 327,000 | 134$400 | 95,000 | 50$750 | — | — | — | — | — | — | 81,800 | 165$850 | — | — | 1,000 | 1$000 | 0,500 | $500 | 167$335 | 519$835 | 1:392$196 | 1:912$031 |
| Diamantina | 804,000 | 331$200 | 30,000 | 16$200 | 6,000 | 4$400 | — | — | — | — | 175,500 | 350$995 | 19,000 | 34$600 | 6,500 | 6$400 | 31,500 | 23$950 | 596$862 | 1:364$607 | 1:928$328 | 3:292$935 |
| Pirapóra | 205,000 | 82$000 | 189,000 | 101$250 | — | — | — | — | — | — | 50,500 | 98$050 | 7,500 | 14$300 | 1,500 | 1$480 | 0,500 | $400 | 301$445 | 599$525 | 1:477$328 | 2:076$853 |
| Portella | 65,000 | 26$750 | 319,000 | 153$175 | — | — | — | — | — | — | 22,000 | 44$000 | 283,000 | 415$550 | 3,500 | 3$890 | 241,500 | 218$030 | 1:191$415 | 2:053$710 | 6:177$718 | 8:231$458 |
| Porto Novo | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1:579$088 | 1:579$088 |
| Valença | 731,000 | 407$483 | — | — | — | — | — | — | — | — | 124,000 | 297$875 | 146,000 | 252$579 | 2,000 | 2$000 | 108,500 | 110$897 | 4:446$652 | 5:517$486 | 8:682$581 | 14:200$067 |
| Alfredo Maia | 6.120,000 | 2:831$500 | 1 883,000 | 1:210$919 | 4,000 | 2$400 | 123,000 | 62$261 | — | — | 2.382,000 | 5:202$845 | 115,000 | 293$913 | 17,000 | 24$500 | 594,000 | 465$700 | 08:768$764 | 78:862$802 | 46:008$757 | 124:871$559 |
| Piquete | 249,000 | 105$840 | — | — | — | — | — | — | — | — | 70,500 | 150$801 | 50,500 | 109$548 | — | — | 10,000 | 10$400 | 5:406$368 | 5:791$957 | 3:505$292 | 9:297$249 |
| Barra Mansa | 104,000 | 40$165 | — | — | — | — | — | — | — | — | 37,000 | 87$156 | 5,000 | 5$355 | 4,000 | 4$314 | — | — | 1:394$502 | 1:531$492 | 503$333 | 2:034$825 |
| Total em 1932 | 60 450,000 | 28:250$798 | 2 793,000 | 1:684$644 | 10,000 | 6$800 | 123,000 | 62$261 | — | — | 9 725,875 | 20:420$557 | 2 054,000 | 3:634$124 | 668,000 | 692$424 | 1.963,500 | 1:702$376 | 122:584$634 | 179:633$618 | 152:268$371 | 331:906$989 |
| Total em 1931 | 61 792,000 | 30:396$000 | 9 299,000 | 4:145$951 | 351,000 | 263$420 | 5,000 | 2$425 | 6,000 | 14$202 | 10.592,725 | 20:987$520 | 2.300,750 | 4:841$620 | 455,425 | 454$940 | 1 648,500 | 1:146$634 | 112:617$984 | 174:870$456 | 185:532$874 | 360:403$330 |
| Differença para mais em 1932 | — | — | — | — | — | — | 118,000 | 59$836 | — | — | — | — | — | — | 212,575 | 237$484 | 315,000 | 555$742 | 9:966$650 | 4:768$162 | — | — |
| Differença para menos em 1932 | 1 342,000 | 1:545$278 | 6.506,000 | 2:461$007 | 341,000 | 256$620 | — | — | 6,000 | 14$202 | 866,850 | 566$963 | 306,750 | 1:207$496 | — | — | — | — | — | — | 33:264$503 | 28:496$341 |

# CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE PELOS POSTOS DE CONCERTADORES DA TRACÇÃO

## VAGÕES DA BITOLA DE 1m,60

| HISTORICO | LUBRIFICANTES | | | | | | | | | | | | LINHA | | | | GRAXA | | KEROZENE | | MATERIAES DIVERSOS | TOTAL DE | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Oleo de Carro | | Oleo de Machina | | Oleo de Cylindro | | Oleo de Dynamo | | Oleo de Ossagol | | Oleo de Transformador | | Lã | | Algodão | | | | | | | Material | Pessoal | |
| | Quant. (litros) | Import | Quant. (litros) | Import | Quant. (litros) | Import. | Quant. (litros) | Import | Quant. (litros) | Import | Quant. (litros) | Import | Quant. (kilos) | Import | Quant. (kilos) | Import. | Quant. (kilos) | Import. | Quant. (litros) | Import. | | | | |
| Maritima | 50 918,000 | 27:417$000 | 1 180,000 | 2:090$000 | — | — | — | — | — | — | — | — | 8 671,000 | 17:342$000 | 828,000 | 1:691$000 | — | — | 390,000 | 370$830 | 2:102$500 | 51:016$300 | 20:409$800 | 71:486$100 |
| Santa Cruz | 721,000 | 397$100 | 608,000 | 317$500 | — | — | — | — | — | — | — | — | 820,500 | 1:612$000 | 191,000 | 1:045$200 | 11,000 | 11$000 | 251,000 | 231$800 | 18:191$677 | 22:134$277 | 33:510$419 | 55:644$696 |
| Piquete | 5,000 | 28$50 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 0,500 | 1$005 | | — | — | — | — | — | 120$000 | 123$945 | 661$323 | 785$268 |
| Barra | 8 720,000 | 4:360$000 | 50,000 | 30$000 | — | — | — | — | — | — | — | — | 2.858,000 | 6:200$810 | 821,000 | 1:351$940 | 113,000 | 503$950 | 195,000 | 108$600 | 88:737$047 | 101:352$897 | 81:978$675 | 183:331$572 |
| Entre Rios | 6 903,000 | 3:537$900 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 728,000 | 1:430$800 | 8,000 | 16$000 | 66,000 | 528$000 | 40,000 | 28$000 | 18:178$110 | 23:272$910 | 17:818$460 | 41:101$370 |
| Juiz de Fóra | 1 343,000 | 686$540 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 228,000 | 454$000 | — | — | 60,000 | 60$000 | — | — | 31:278$213 | 32:478$753 | 17:372$464 | 49:851$217 |
| Palmyra | 5 259,000 | 2:778$180 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1.699,000 | 3:481$842 | [illegible] | 617$851 | 55,500 | 58$320 | 210,000 | 184$721 | 25:119$691 | 32:205$784 | 34:286$342 | 66:551$926 |
| Sitio | 3 930,000 | 2:070$200 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 315,000 | 2:792$969 | [illegible] | 436$284 | 65,000 | 67$516 | 163,050 | 143$193 | 15:141$833 | 21:658$995 | 14:300$694 | 34:959$689 |
| Lafayette | 28 148,000 | 13:462$200 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1.029,000 | 8:317$980 | — | — | 39,500 | 17$240 | 6,000 | 6$210 | 32:302$150 | 54:134$910 | 34:510$529 | 88:654$439 |
| Bello Horizonte | 17 405,000 | 8:204$000 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 020,000 | 2:084$981 | — | — | 187,000 | 202$000 | 11,000 | 8$800 | 10:310$911 | 27:141$621 | 5:910$631 | 33:091$255 |
| Barra Mansa | 2 529,000 | 987$843 | 78,000 | 41$340 | — | — | — | — | — | — | — | — | 484,000 | 875$600 | 86,500 | 134$725 | 27,500 | 30$816 | — | — | 7:320$650 | 9:390$274 | 6:720$959 | 16:111$233 |
| Cruzeiro | 10 511,000 | 4:446$845 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 074,000 | 4:702$218 | 486,000 | 691$305 | 44,000 | 49$522 | 91,000 | 71$680 | 18:688$726 | 28:849$295 | 17:317$809 | 46:168$105 |
| Cachoeira | 3 031,000 | 1:299$434 | 14,000 | 7$105 | — | — | — | — | — | — | 15,000 | 323$165 | 995,000 | 2:268$938 | 717,000 | 928$787 | 174,000 | 185$256 | 70,000 | 59$350 | 10:191$950 | 21:275$085 | 10:762$603 | 11:037$688 |
| Jacarehy | 290,500 | 133$726 | 72,000 | 41$511 | — | — | — | — | — | — | — | — | 85,000 | 170$400 | — | — | 28,000 | 28$000 | — | — | 2:600$702 | 2:974$032 | 18:062$300 | 21:036$332 |
| Norte | 13 895,000 | 5:984$730 | — | — | — | — | 9,000 | 10$800 | 10,000 | 80$000 | — | — | 295,000 | 593$000 | 10,000 | 22$000 | 23,000 | 18$160 | 45,000 | 38$630 | 21:505$228 | 30:258$528 | 16:756$600 | 47:014$528 |
| Total em 1932 | 153 608,500 | 76:063$048 | 5 002,000 | 2:525$480 | — | — | 9,000 | 10$800 | 40,000 | 80$000 | 45,000 | 323$165 | 25 273,000 | 52:599$992 | 4 065,500 | 6:938$955 | 1 199,500 | 1:415$320 | 1 484,500 | 1:311$777 | 319:453$361 | 463:108$110 | 340:017$008 | 803:125$118 |
| Total em 1931 | 170 724,500 | 88:129$370 | 79 350,500 | 38:870$380 | 44 517,000 | 35:141$800 | 92,000 | 159$525 | — | — | — | — | 35 187,350 | 70.145$931 | 8 411,000 | 14:732$100 | 1.509,500 | 1:497$415 | 2 125,000 | 1:673$160 | 587:035$940 | 818.204$857 | 530:172$073 | 1 348:737$830 |
| Differença para mais em 1932 | — | — | — | — | — | — | — | — | 40,000 | 80$000 | 45,000 | 323$165 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Differença para menos em 1932 | 24 116,000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 44 517,000 | 35:141$800 | 83,000 | 139$725 | — | — | — | — | 9.914,350 | 18:076$960 | 4 347,500 | 7:973$945 | 310,000 | 152$905 | 640,500 | 361$480 | 218:182$576 | 358:153$747 | 190:155$065 | 548:612$712 |

578940

068989

258118

273$163

163$210

744$860

281$650

# CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE PELOS POSTOS DE CONCERTADORES DA TRACÇÃO

## VAGÕES DA BITOLA DE 1m,00

| HISTORICO | LUBRIFICANTES | | | | | | | | ESTOPA DE | | | | GRAXA | | KEROZENE | | MATERIAES DIVERSOS | TOTAL DE | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Oleo de Carro | | Oleo de Machina | | Oleo de Cylindro | | Oleo de Dynamo | | Lã | | Algodão | | | | | | | Material | Pessoal | |
| | Quant. litros | Import. | Quant. litros | Import. | Quant. litros | Import. | Quant. litros | Import. | Quant. kilos | Import. | Quant. kilos | Import. | Quant. kilos | Import. | Quant. litros | Import. | | | | |
| Entre Rios | 4 710,000 | 1048$240 | — | | | | | | 21,000 | 42$000 | | — | | | | | 933$202 | 2:380$702 | 5:629$301 | 7:010$003 |
| Palmyra | 24,000 | 2$400 | | | | | — | — | 17,000 | 35$360 | — | — | 4,000 | 4$000 | | | 1:116$753 | 1:211$582 | 1:703$406 | 2:914$988 |
| Lafayette | 10 478,000 | 9:326$400 | | | | | — | — | 2 820,000 | 5:910$420 | — | — | 418,500 | 109$280 | 86,000 | 77$240 | 25:100$657 | 40:823$897 | 17:274$750 | 58:098$647 |
| Barbacena | 8 094,000 | 3:780$400 | | | | | — | — | 1 120,000 | 2:877$820 | — | — | 2,000 | 2$000 | 74,000 | 70$900 | 10:703$285 | 17:433$408 | 11:676$998 | 29:110$404 |
| Ponte Nova | 1 291,000 | 613$400 | | | | | — | — | 435,000 | 921$170 | — | — | - | — | 53,000 | 51$165 | 4:202$523 | 5:788$258 | 1:604$344 | 7:392$602 |
| Sabará | 11 415,000 | 5:590$400 | | | | | — | — | 1 331,000 | 2:822$480 | — | — | 100,000 | 98$000 | 19,000 | 20$000 | 38:611$556 | 47:146$036 | 12:668$897 | [illegible] |
| Bello Horizonte | 15 750,000 | 7:497$000 | | | | | — | — | 1 089,000 | 2:226$320 | — | — | 320,000 | 336$700 | 13,000 | 12$000 | [illegible] | 22:717$084 | 10:739$263 | 33:457$243 |
| Sete Lagoas | 8 487,000 | 3:394$800 | | | | | — | — | 614,000 | 1:402$000 | 60,000 | 95$350 | 200,000 | 200$000 | 13,500 | 11$800 | 32:116$127 | 37:520$677 | 23:191$488 | 60:712$165 |
| Corinthio | 6 035,000 | 2:551$700 | 100,000 | 220$000 | | | — | — | 1 566,000 | 3:322$500 | 20,500 | 37$850 | 94,500 | 97$160 | 38,500 | 30$930 | 22:867$450 | 29:127$570 | 19:577$263 | 48:704$833 |
| Encanopolis | 258,000 | 115$000 | | | | | — | — | 31,750 | 74$500 | 4,625 | 9$750 | 3,750 | 3$750 | 6,500 | 4$550 | 414$066 | 622$516 | 257$521 | 880$037 |
| Montes Claros | 533,000 | 219$600 | 110,000 | 748$200 | | | | | 81,000 | 170$600 | — | — | 14,500 | 22$340 | 36,000 | 28$000 | 1:510$461 | 2:035$401 | 1:394$163 | 3:429$564 |
| Diamantina | 367,000 | 147$500 | 8,000 | 18$100 | 1,000 | 3$050 | | | 91,500 | 189$605 | 16,000 | 29$250 | 8,500 | 8$400 | 37,000 | 29$150 | 1:328$889 | 1:614$841 | 1:941$336 | 3:556$177 |
| Paraopeba | 693,000 | 278$500 | 211,000 | 1:055$000 | | | | | 116,000 | 231$800 | 6,000 | 12$000 | 30,000 | 30$180 | 18,500 | 14$600 | 1:603$221 | 2:286$151 | 1:472$220 | 3:758$371 |
| Portella | 4 761,000 | 2:317$750 | 163,000 | 848$200 | | | | | 290,000 | 578$600 | 0,500 | 1$700 | 101,000 | 201$915 | 6,500 | 6$500 | 9:351$415 | 12:512$415 | 10:748$981 | 23:001$796 |
| Porto Novo | 3 640,000 | 1:888$800 | — | | | | | | 332,000 | 651$000 | 6,000 | 12$000 | 16,000 | 16$000 | 41,000 | 33$200 | 3:329$917 | 5:913$917 | 7:852$627 | 13:766$544 |
| Valença | 700,000 | 427$367 | — | | | | | | 62,000 | 152$075 | 13,000 | 19$565 | 10,000 | 16$000 | 9,000 | 7$140 | 2:950$279 | 3:778$426 | 16:187$002 | 19:765$428 |
| Alfredo Maia | 8 405,000 | 1:035$344 | 1 546,000 | 811$840 | | | 147,000 | 73$235 | 2 688,000 | 6:062$850 | 104,000 | 190$250 | 4,000 | 5$500 | 253,000 | 195$550 | 12:187$450 | 23:561$988 | 41:578$100 | 65:140$088 |
| Piquete | 229,500 | 109$577 | | | | | | | 55,000 | 114$529 | 21,000 | 38$147 | — | — | 8,000 | 8$320 | 2:770$469 | 3:041$240 | 3:141$272 | 6:182$512 |
| Barra Mansa | 150,000 | 57$150 | | — | | | | | 12,000 | 26$878 | 13,000 | 15$502 | — | | — | | 514$768 | 685$338 | 239$187 | 924$525 |
| Total em 1932 | 93 189,500 | 13:762$016 | 2 471,000 | 1:511$940 | 1,000 | 3$050 | 147,000 | 73$235 | 13 151,850 | 27:886$416 | 264,025 | 461$424 | 1 392,750 | 1:451$825 | 715,500 | 601$025 | 184:480$161 | 260:032$746 | 188:240$417 | 448:273$163 |
| Total em 1931 | 81 164,500 | 41:600$760 | 10 273,000 | 4:653$270 | 4,500 | 26$220 | 10,000 | 8$150 | 14 181,000 | 28:850$046 | 888,250 | 1:744$190 | 1 053,775 | 1:051$141 | 722,000 | [illegible] | 227:910$617 | [illegible] | [illegible] | 509:015$182 |
| Differença para mais em 1932 | 9 025,000 | 2:161$256 | | | | | 137,000 | 65$085 | | | | | 338,975 | 400$684 | | 07$880 | | | | |
| Differença para menos em 1932 | | | 7 782,000 | 3:341$870 | 3 500 | 23$170 | | | 1 329,150 | 963$930 | 623,625 | 1:282$766 | | | 6,500 | | 43:430$456 | [illegible] | 44:224$695 | [illegible] |

## RESUMO DA CONSERVAÇÃO DO MATERIAL RODANTE PELOS POSTOS DE CONCERTADORES DA TRACÇÃO

| HISTORICO | OLEOS LUBRIFICANTES | | | | | | | | | | | | LENHA | | | | | | | | | | MATERIAES DIVERSOS | TOTAL DE | | TOTAL GERAL |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Oleo de Carro | | Oleo de Machina | | Oleo de Cylindro | | Oleo de Dynamo | | Oleo Ossagol | | Oleo de Transform. | | Azeite de Peixe | | L3 | | Algodão | | Graxa | | Kerozene | | | | | |
| | Quantidade (litros) | Importancia | Quant. (litros) | Import. | Quant. (litros) | Import. | Quant (litros) | Import | Quant. (litros) | Import | Quant. (litros) | Import. | Quant. (litros) | Import. | Quant (kilos) | Import | Quant (kilos) | Import | Quant (kilos) | Import. | Quant (litros) | Import | | Material | Pessoal | |
| Carros da bitola de 1m,60 | 115.703,000 | 60:680$224 | 12.739,000 | 7:271$247 | 7.053,000 | 7.307$850 | 31,000 | 68$200 | — | — | — | — | — | — | 16.473,500 | 33:470$427 | 5.227,000 | 9:572$130 | 1.325,500 | 1:437$049 | 852,000 | 768$784 | 118:540$042 | 210:127$953 | 281:020$987 | 520:157$940 |
| Carros da bitola de 1m,00 | 60.450,000 | 28:850$798 | 2.793,000 | 1:084$644 | 10,000 | 6$800 | 123,000 | 62$261 | — | — | — | — | — | — | 9.725,875 | 20:420$557 | 2.054,000 | 3:634$124 | 668,000 | 692$424 | 1.963,500 | 1:702$370 | 122:584$634 | 179:638$618 | 152:268$371 | 331:906$980 |
| Vagões da bitola de 1m,60 | 153.008,500 | 76:063$048 | 5.002,000 | 2:525$480 | — | — | 9,000 | 19$800 | 40,000 | 80$000 | 45,000 | 32$165 | — | — | 25.273,000 | 52:369$092 | 4.066,500 | 6:938$055 | 1.199,500 | 1:315$320 | 1.484,500 | 1:311$777 | 319:153$364 | 660:108$110 | 340:017$008 | 800:125$118 |
| Vagões da bitola de 1m,00 | 93.189,500 | 43:762$016 | 2.471,000 | 1:311$494 | 5,000 | 3$650 | 147,000 | 73$235 | — | — | — | — | — | — | 13.151,850 | 27:886$116 | 264,625 | 461$424 | 1.392,750 | 1:451$825 | 715,500 | 601$925 | 184:180$461 | 260:632$746 | 188:240$417 | 448:273$163 |
| Total em 1932 | 422.951,000 | 209:362$686 | 23.005,000 | 12:792$874 | 7.068,000 | 7:318$300 | 310,000 | 223$496 | 40,000 | 80$000 | 45,000 | 32$165 | — | — | 64.624,225 | 134:152$192 | 11.612,125 | 20:605$733 | 4.585,750 | 4:896$618 | 5.015,500 | 4:384$862 | 745:058$501 | 1.138:907$427 | 961:555$783 | 2.100:463$210 |
| Total em 1931 | 429.979,000 | 214:447$891 | 117.806,500 | 57:022$877 | 52.670,500 | 41:579$080 | 190,000 | 337$800 | 130,000 | 260$000 | — | — | 6,000 | 14$202 | 77.604,050 | 155:374$943 | 17.603,000 | 34:459$310 | 5.442,700 | 5:358$258 | 6.847,500 | 4:912$580 | 1.020:417$692 | 1.534:179$613 | 1.190:565$247 | 2.724:744$860 |
| Differença para mais em 1932 | — | — | — | — | — | — | 120,000 | — | — | — | 45,000 | 32$165 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Differença para menos em 1932 | 7.028,000 | 5:084$205 | 94.801,000 | 44:230$003 | 44.702,500 | 34:260$780 | — | 114$304 | 90,000 | 180$000 | — | — | 6,000 | 14$202 | 12.979,825 | 21:222$751 | 5.990,000 | 13:853$577 | 856,950 | 456$620 | 1.832,000 | 527$718 | 275:359$191 | 395:272$186 | 229:009$464 | 624:281$650 |

# PRODUCÇÃO DA SERRARIA DA INSPECTORIA DAS OFFICINAS DO ENGENHO DE DENTRO

## RESUMO

| DISCRIMINAÇÃO | Unidade | Preço de unidade: Em bruto | Preço de unidade: Em obras preparadas: Annual | Preço de unidade: Em obras preparadas: Livre | Quantidade de material applicado nas obras | Quebra do material verificada nas obras | Percentagem da quebra | Quantidade de material produzido em obras | Custo do: Pessoal | Custo do: Material | Preço total por qualidade de material | Credito | Preço total fixo por qualidade de madeira |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | M. | [illegible] | 161$118 | [illegible] | 121,092 600 | 28,289 405 | 23 % | 93,703 255 | [illegible] | 11:243$705 | 15:007$295 | [illegible] | 37:481$302 |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2,285 280 | 0,941 280 | 41 % | 1,344 000 | [illegible] | 200$522 | 375$522 | [illegible] | 527$000 |
| [illegible] | • | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 489,331 870 | 130,082 294 | 26 % | 359,249 576 | [illegible] | 120:814$212 | [illegible] | [illegible] | 197:587$256 |
| [illegible] | • | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 47,788 780 | 10,958 030 | 22 % | 36,830 750 | [illegible] | 4:679$859 | 9:864$350 | 7:817$911 | 17:682$300 |
| [illegible] | • | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 0,888 720 | 0,171 120 | 19 % | 0,717 600 | [illegible] | 86$206 | 130$206 | [illegible] | 257$010 |
| [illegible] | • | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 20,974 480 | 4,473 200 | 21 % | 16,501 280 | [illegible] | 1:995$370 | 3:140$879 | [illegible] | 6:600$512 |
| [illegible] | • | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 13,202 940 | 2,611 440 | 19 % | 10,591 500 | [illegible] | 1:267$680 | 1:671$680 | 2:564$911 | 4:236$600 |
| [illegible] | • | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 40,110 200 | 9,165 375 | 23 % | 30,644 825 | 1:151$999 | 3:832$732 | 4:984$731 | 7:273$199 | 12:257$930 |
| [illegible] | • | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 4,749 100 | 0,774 740 | 16 % | 3,974 360 | 237$783 | 512$608 | [illegible] | 908$207 | 1:748$718 |
| [illegible] Alves | • | [illegible] | 161$318 | [illegible] | 79,137 580 | 16,746 940 | 21 % | 62,390 640 | 2:714$000 | 7:349$797 | [illegible] | 14:892$459 | 24:956$256 |
| [illegible] | • | [illegible] | 188$134 | [illegible] | 2,278 130 | 0,465 430 | 20 % | 1,812 700 | 130$000 | 205$032 | [illegible] | 384$048 | 725$080 |
| [illegible] | • | [illegible] | 189$422 | [illegible] | 4,588 320 | 0,821 520 | 17 % | 3,766 800 | 246$920 | 472$507 | [illegible] | 793$203 | 1:506$720 |
| [illegible] | • | [illegible] | 136$890 | [illegible] | 102,711 910 | 21,311 665 | 20 % | 81,433 245 | 2:003$332 | 8:154$091 | [illegible] | 24:683$204 | 35:830$627 |
| [illegible] | • | [illegible] | 130$092 | [illegible] | 86,186 520 | 12,523 870 | 14 % | 73,962 650 | 1:700$000 | 7:910$573 | 9:688$573 | 19:898$487 | 29:585$060 |
| Meranduba | • | [illegible] | 194$771 | [illegible] | 6,248 310 | 0,768 290 | 12 % | 5,470 050 | [illegible] | 717$400 | 1:065$400 | 1:122$011 | 2:188$020 |
| Oiti Vermelho | • | [illegible] | 200$477 | [illegible] | 1,177 740 | 0,279 640 | 19 % | 1,178 100 | [illegible] | 166$183 | 236$183 | 282$181 | 518$364 |
| Peroba | • | [illegible] | 287$793 | [illegible] | 1,061,064 970 | 229,811 890 | 21 % | 831,1213 81 | [illegible] | 205:093$154 | 239:218$135 | 193:012$666 | 432:230$801 |
| Pau Amarello | • | [illegible] | 486$983 | [illegible] | 0,240 170 | 0,060 170 | 21 % | 0,180 000 | [illegible] | 278$057 | 87$057 | 92$343 | 180$000 |
| Pau Marfim | • | [illegible] | 210$832 | [illegible] | 2,231 980 | 0,467 810 | 20 % | 1,764 170 | [illegible] | 267$841 | 371$841 | [illegible] | 917$368 |
| Peroba rosa | | [illegible] | 195$521 | [illegible] | 119,146 280 | 17,846 770 | 14 % | 101,599 510 | [illegible] | 16:912$042 | 19:864$902 | 28:902$862 | 48:767$764 |
| Piuna | • | [illegible] | 168$818 | [illegible] | 11,031 370 | 2,093 110 | 24 % | 9,037 960 | [illegible] | 1:071$274 | 1:525$774 | [illegible] | 3:615$184 |
| [illegible] revesa | • | [illegible] | 423$775 | [illegible] | 0,310 320 | 0,071 920 | 23 % | 0,238 400 | [illegible] | 76$028 | 101$028 | 22$910 | 123$968 |
| [illegible] | • | [illegible] | 191$914 | [illegible] | 10,106 000 | [illegible] | 23 % | 7,810 800 | [illegible] | 1:009$506 | 1:199$004 | [illegible] | 3:124$320 |
| [illegible] | • | [illegible] | 189$130 | [illegible] | 7,002 360 | 1,488 060 | 21 % | 5,514 300 | [illegible] | 600$422 | 1:042$922 | [illegible] | 2:207$720 |
| [illegible] | • | [illegible] | 201$702 | [illegible] | 4,421 020 | 1,016 635 | 22 % | 3,421 385 | 427$500 | 408$267 | 895$767 | 473$987 | 1:369$754 |
| [illegible] | • | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 11,171 290 | 8,891 380 | 20 % | 35,260 910 | 1:507$500 | 4:501$586 | 6:009$086 | 8:002$278 | 14:011$364 |
| [illegible] | • | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 90,732 340 | 22,301 845 | 24 % | 68,430 695 | 3:030$331 | 11:018$387 | 14:654$718 | 18:192$015 | 32:846$733 |
| Total em 1952 | | | | | 2:377,968 080 | 527,922 540 | 22 % | 1:848,045 540 | 78:639$572 | 411:722$511 | 490:362$083 | 419:903$288 | 910:265$371 |
| Total em 1951 | | | | | 1:842,586 390 | 418,577 390 | 21 % | 1:424,008 940 | 92:661$182 | 254:284$120 | 346:945$302 | 289:135$128 | 636:080$430 |
| Differença para menos em 1952 | | | | | 570,381 780 | 146,345 180 | 1 % | 424,036 600 | — | 157:438$301 | 143:416$781 | 130:768$160 | 274:184$941 |
| Differença para mais em 1952 | | | | | — | — | — | — | 14:021$610 | — | — | — | — |

## PRODUCÇÃO DA SERRARIA DE ENTRE RIOS DURANTE O ANNO DE 1932

| DISCRIMINAÇÃO | Unidade | PREÇO DE UNIDADE | | | Quantidade de madeiras applicadas | Quebra do material verificada | Percentagem da quebra | Quantidade de material produzido em obras | CUSTO DE: | | Preço total annual por qualidade | CONTA INDUSTRIA | | Preço total fixo por qualidade de madeira |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Em Bruto | Obras preparadas | | | | | | Pessoal | Material | | Debito | Credito | |
| | | | Annual | Fixo | | | | | | | | | | |
| Angelim | M/3 | 112$234 | 176$162 | 400$000 | 20,779.000 | 5,838.000 | 28 °/° | 14,941.000 | 299$923 | 2:332$126 | 2:632$049 | — | 3:344$351 | 5:976$400 |
| Angico | » | 111$844 | 165$444 | 400$000 | 11,044.000 | 2,760.000 | 24 °/° | 8,284.000 | 135$324 | 1:235$216 | 1:370$530 | — | 1:943$061 | 3:313$600 |
| Araribá | » | 117$796 | 172$000 | 400$000 | 2,092.000 | 0,460.000 | 21 °/° | 1,632.000 | 34$272 | 246$432 | 280$704 | — | 372$096 | 652$800 |
| Bruuna | » | 109$663 | 170$630 | 400$000 | 4,724.000 | 1,288.000 | 27 °/° | 3,436.000 | 68$236 | 518$052 | 586$288 | — | 788$112 | 1:374$400 |
| Cacunda | » | 116$493 | 183$578 | 400$000 | 17,647.000 | 5,218.000 | 29 °/° | 12,429.000 | 225$943 | 2:055$753 | 2:281$696 | — | 2:688$904 | 4:971$600 |
| Canella | » | 111$841 | 166$484 | 400$000 | 136,434.500 | 35,885.500 | 24 °/° | 102,549.000 | 1:813$911 | 15:258$928 | 17:072$839 | — | 23:946$761 | 41:019$600 |
| Cangerana | » | 114$722 | 162$125 | 400$000 | 5,244.000 | 1,102.000 | 21 °/° | 4,142.000 | 69$919 | 601$603 | 671$522 | — | 985$278 | 1:656$800 |
| Cerejeira | » | 111$686 | 170$642 | 400$000 | 81,198.000 | 22,549.000 | 27 °/° | 58,649.000 | 939$298 | 9:068$689 | 10:007$987 | — | 13:451$613 | 23:459$600 |
| Cedro | » | 115$892 | 184$043 | 550$000 | 57,343.036 | 17,252.036 | 30 °/° | 40,091.000 | 732$889 | 6:645$611 | 7:378$500 | — | 14:671$550 | 22:050$050 |
| Gustabu' | » | 129$501 | 169$291 | 440$000 | 3,879.000 | 0,602.000 | 15 °/° | 3,277.000 | 52$432 | 502$335 | 554$767 | — | 887$113 | 1:441$880 |
| Garuça | » | 108$744 | 160$425 | 400$000 | 5,536.000 | 1,306.000 | 23 °/° | 4,230.000 | 76$500 | 602$010 | 678$600 | — | 1:013$400 | 1:692$000 |
| Gonçalo Alves | » | 124$960 | 173$765 | 400$000 | 31,696.000 | 6,460.000 | 20 °/° | 25,236.000 | 424$400 | 3:960$742 | 4:385$151 | — | 5:709$249 | 10:094$400 |
| Jequitibá | » | 104$874 | 171$690 | 440$000 | 11,598.000 | 3,777.000 | 32 °/° | 7,821.000 | 126$450 | 1:216$335 | 1:342$791 | — | 2:098$449 | 3:441$240 |
| Louro Rosa | » | 98$691 | 157$520 | 400$000 | 27,414.000 | 8,200.000 | 29 °/° | 19,214.000 | 321$006 | 2:705$533 | 3:026$539 | — | 4:059$061 | 7:085$600 |
| Meranduba | » | 124$553 | 170$807 | 400$000 | 6,018.000 | 1,064.000 | 17 °/° | 4,954.000 | [illegible] | 749$562 | 846$182 | — | 1:135$418 | 1:981$600 |
| Oity | » | 125$385 | 180$300 | [illegible] | 8,163.000 | 1,902.000 | 23 °/° | 6,261.000 | 105$341 | [illegible] | 1:128$863 | — | 1:375$537 | 2:504$400 |
| Pau Marfim | » | 120$001 | 187$034 | 520$000 | 1,768.020 | 0,478.020 | 26 °/° | 1,290.000 | 20$112 | 212$163 | 241$275 | — | 429$525 | 670$800 |
| Peroba amarella | » | 152$176 | 225$931 | 520$000 | 41,482.684 | 10,120.684 | 24 °/° | 31,362.000 | [illegible] | 6:312$603 | 7:085$671 | — | 9:222$569 | 16:308$240 |
| Peroba parda | » | 115$535 | 173$746 | 520$000 | 99,369.000 | 26,074.000 | 26 °/° | 73,295.000 | 1:254$120 | 11:488$622 | 12:734$742 | — | 24:997$818 | 37:732$560 |
| Peroba rosa | » | 129$799 | 203$842 | 480$000 | 29,485.000 | 8,580.000 | 29 °/° | 20,889.000 | [illegible] | 3:827$135 | 4:260$109 | — | 5:771$411 | 10:031$520 |
| Pinho | » | 129$633 | 180$080 | 400$000 | 17,461.000 | 3,535.000 | 20 °/° | 13,926.000 | 244$395 | 2:263$530 | 2:507$925 | — | 3:062$475 | 5:570$400 |
| Sucupira | » | 117$347 | 164$860 | 400$000 | 10,510.000 | 2,175.000 | 20 °/° | 8,335.000 | [illegible] | 1:233$517 | 1:374$115 | — | 1:959$885 | 3:334$000 |
| Sapucaia | » | 142$552 | 199$000 | [illegible] | 1,187.000 | 0,229.000 | 19 °/° | 0,958.000 | 21$076 | 169$566 | 190$642 | — | 192$558 | 383$200 |
| Sapucahy vermelho | » | 124$343 | 171$919 | 400$000 | 3,808.000 | 0,788.000 | 20 °/° | 3,020.000 | 45$696 | 473$500 | 519$196 | — | 688$804 | 1:208$000 |
| Sucupira | » | 121$515 | [illegible] | 400$000 | 19,115.000 | 4,714.000 | 24 °/° | 14,401.000 | 363$454 | 2:322$769 | 2:686$223 | — | 3:074$177 | 5:760$400 |
| Tapinhoã | » | 98$000 | 140$737 | 400$000 | 1,974.000 | 0,421.000 | 21 °/° | 1,553.000 | 25$113 | 193$452 | 218$565 | — | 402$035 | 621$200 |
| Tento | » | 113$808 | 161$895 | 400$000 | 91,580.440 | 19,821.440 | 21 °/° | 71,759.000 | 1:191$884 | 10:422$600 | 11:617$484 | — | 17:086$116 | 28:703$600 |
| Uhatão | » | 101$077 | 154$442 | 480$000 | 26,111.350 | 6,769.350 | 25 °/° | 19,342.000 | 324$303 | 2:062$731 | 2:387$234 | — | 6:896$926 | 9:284$160 |
| Vinhatico | » | | | | | | | | | | | | | |
| Total de 1932 | | | | | 774,661.030 | 197,375.030 | 25 °/° | 577,286.000 | 10:371$622 | 90:296$636 | 100:668$258 | — | 152:255$792 | 252:924$050 |
| Total de 1931 | | | | | 792,143.000 | 187,053.000 | 23 °/° | 605,090.000 | 12:816$934 | 105:056$188 | 118:873$122 | 399$827 | 141:573$035 | 260:046$330 |
| Differença para mais em 1932 | | | | | — | 10,322.030 | 2 °/° | — | — | — | — | — | 10:682$757 | — |
| Differença para menos em 1932 | | | | | 17,481.970 | — | — | 27,804.000 | 2:445$312 | 15:759$552 | 18:204$864 | 399$827 | — | 7:122$280 |

## PRODUCÇÃO DA SERRARIA DE NORTE DURANTE O ANNO DE 1932

| DESIGNAÇÃO | PREÇO DE UNIDADE | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Unidade | Custo | Despezas proporcionaes | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | Custo | | [illegible] | CONTA DE ORDEM | | [illegible] |
| | | | Mão-de-obra | Fretes | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | Fretes | Mão-de-obra | [illegible] | Despezas | [illegible] | [illegible] |
| Madeiras de lei | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 415,711.000 | [illegible] | [illegible] | 348,236.000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Cabreuva | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 9,252.000 | [illegible] | [illegible] | 7,681.000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 131,098.000 | [illegible] | [illegible] | 108,890.000 | 650$000 | [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 60,812.000 | [illegible] | [illegible] | 51,395.000 | 2525$000 | [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 320$000 | 6,195.000 | [illegible] | [illegible] | 5,078.000 | 748$000 | [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 480$000 | 497,632.000 | [illegible] | [illegible] | 415,897.000 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | — | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | | | | | 1.120,700.000 | 184,023.000 | [illegible] | 936,677.000 | [illegible] | [illegible] | 142:985$166 | — | [illegible] | [illegible] |
| [illegible] | | | | | 1.677,659.000 | 262,842.000 | 15 % | 1.414,817.000 | 9:294$800 | [illegible] | 283:914$124 | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Differença para mais em 1932 | | | | | — | — | 1 % | — | — | | | — | — | — |
| Differença para menos em 1932 | | | | | 556,959.000 | 78,819.000 | — | 478,140.000 | 4:068$400 | [illegible] | [illegible] | 117$787 | 50:041$567 | 19:[illegible]25$740 |

## PRODUCÇÃO DA SERRARIA DE SETE LAGOAS DURANTE O ANNO DE 1932

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Madeiras de lei | M/3 | 95$738 | 139$088 | 400$000 | 736,994.000 | 109,716.000 | 14 % | 627,278.000 | 18:022$383 | 89:601$351 | 87:623$734 | — | 163:287$466 | [illegible] |
| Jatobá | » | 92$194 | 128$908 | 400$000 | 5,139.000 | 9,951.000 | 18 % | 4,188.000 | [illegible] | 473$788 | 539$869 | — | 1:135$331 | [illegible] |
| Cedro | » | 158$728 | 219$562 | 550$000 | 128,691.000 | 18,647.000 | 14 % | 110,044.000 | [illegible] | 20:426$906 | 24:161$582 | — | 31:773$098 | [illegible] |
| Peroba parda | » | 194$000 | 273$827 | 520$000 | 18,683.000 | 5,253.000 | 27 % | 13,430.000 | [illegible] | 3:624$502 | 3:677$502 | — | 3:708$998 | [illegible] |
| [illegible] | | | | | 889,507.000 | 134,567.000 | 15 % | 754,940.000 | [illegible] | [illegible] | 116:002$687 | | 199:904$893 | [illegible] |
| Total em 1931 | | | | | 890,813.700 | 194.701.700 | 21 % | 696,112.000 | [illegible] | [illegible] | 131:652$868 | — | 168:890$402 | [illegible] |
| Differença para mais em 1932 | | | | | — | — | — | 58,828.000 | [illegible] | | | — | 31:014$491 | [illegible] |
| Differença para menos em 1932 | | | | | 1,306.700 | 60,134.700 | 6 % | — | — | 26:[illegible]$017 | 15:650$181 | — | — | — |

## PRODUCÇÃO DA SERRARIA DE BELLO HORIZONTE DURANTE O ANNO DE 1932

| | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Madeiras de lei | M/3 | 156$497 | 181$072 | 400$000 | 40,000.000 | 3,908.000 | 9 % | 36,092.000 | 297$000 | 6:269$915 | 6:556$915 | — | 7:879$885 | 14:436$800 |
| Cedro | » | 169$488 | 192$800 | 550$000 | 101,899.000 | [illegible] | 9 % | 92,365.000 | 546$500 | 17:270$687 | 17:817$187 | — | 32:983$563 | 50:800$750 |
| Peroba parda | » | 144$500 | 163$405 | 520$000 | 268,802.000 | 20,669.000 | 7 % | 248,133.000 | 1:702$500 | 38:843$761 | 40:546$261 | — | 88:482$899 | 129:029$160 |
| Total em 1932 | | | | | 410,701.000 | 34,111.000 | 8 % | 376,590.000 | 2:546$000 | 62:374$363 | [illegible] | — | 129:346$347 | 194:266$710 |
| Total em 1931 | | | | | 548,064.000 | 101,006.000 | 18 % | 447,058.000 | 5:292$947 | 89:014$991 | [illegible] | — | 101:044$402 | 195:352$430 |
| Differença para mais em 1932 | | | | | | | | | | — | — | — | 28:301$855 | — |
| Differença para menos em 1932 | | | | | 137,363.000 | 66,895.000 | 10 % | 70,468.000 | 2:746$947 | 26:040$028 | 29:387$575 | — | — | 1:085$720 |

2.
3.
9.
2.
O

Of

Off

# PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE FERRO

CEPOS KILO $500

| DEPARTAMENTOS | QUANTIDADES | | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | LUCRO INDUSTRIAL | | TOTAL | Custo total por Kilog |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Peças | Kilogrammas | | | | Debito | Credito | | |
| 3.ª Inspectoria da Locomoção — Norte | 4 000 | 40 000,000 | 4 073$238 | [illegible] | 14 811$028 | | [illegible] | [illegible] | $50 |
| 2.ª Inspectoria de Officinas — Bello Horizonte | 29 327 | 307 094,000 | 18 [illegible] | 72 [illegible] | 91 [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 2.ª Sub-Inspectoria da Locomoção — Entre Rios | 8 381 | 81 918,000 | 7 [illegible] | 18 373$100 | 27 [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Total da tracção | 41 808 | 429 012,000 | 30 [illegible] | 109 [illegible] | 137 [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Officinas do Engenho de Dentro | 40 830 | 406 775,000 | 33 [illegible] | [illegible] | 136 [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Total em 1932 | 82 637 | 835 787,000 | 64 [illegible] | [illegible] | 268 [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Total em 1931 | 91 569 | 912 186,000 | 74 [illegible] | 218 [illegible] | 322 [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| Differença para mais em 1932 | | | | | | | [illegible] | | |
| Differença para menos em 1932 | 9 022 | 76 399,000 | 10 [illegible] | 14 [illegible] | [illegible] | | | [illegible] | [illegible] |

## PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE FERRO — KILO $800

### PEÇAS DIVERSAS

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.ª Inspectoria da Locomoção — Barra | [illegible] | [illegible] | 1:536$112 | 972$000 | 2:508$112 | — | 642$288 | 3:150$400 | $800 |
| 3.ª Inspectoria da Locomoção — Norte | 13 104 | 338 977,000 | 100:[illegible] | 81:208$468 | 182:141$608 | — | 8:940$972 | 271:171$600 | $760 |
| 9.ª Inspectoria da Locomoção — Valença | [illegible] | 37 [illegible] | 11:544$210 | 12:496$400 | 24:040$623 | — | 6:283$373 | [illegible] | $800 |
| 2.ª Sub-Inspectoria da Locomoção — Entre Rios | [illegible] | 161 [illegible] | 40:769$099 | 53:855$475 | 100:624$161 | — | 28:763$536 | 129:388$000 | $800 |
| Officinas de Bello Horizonte | 13 979 | 246 437,000 | 40:930$500 | 59:931$207 | 100:861$707 | | 96:564$093 | 197:148$800 | $799 |
| Total da tracção | 63 953 | 788 [illegible] | 201:734$050 | 208:165$556 | 409:899$606 | — | 121:283$101 | 631:182$800 | $799 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 23 007 | 464 [illegible] | 132:047$630 | 119:353$758 | 251:400$388 | — | 120:058$112 | 371:461$800 | $801 |
| Total em 1932 | [illegible] | [illegible] | 333:781$680 | 327:519$314 | 661:301$994 | — | 341:341$606 | 1:002:643$600 | $799 |
| Total em 1931 | [illegible] | 1:612:890,250 | 409:978$552 | 504:203$704 | 914:272$256 | 1:816$436 | 377:856$380 | 1:290:312$200 | $561 |
| Differença para mais em 1932 | | | — | — | — | — | — | — | $111 |
| Differença para menos em 1932 | 16 225 | 359:567,250 | 76:196$868 | 176:709$390 | 252:906$202 | 1:816$436 | 36:514$774 | 287:668$600 | |

## PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE AÇO — KILO 1$500

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Officinas do Engenho de Dentro | 1 215 | 27 507,000 | 18:590$967 | 20:223$224 | 38:810$191 | — | 2:444$309 | 41:260$500 | 1$500 |
| Total em 1932 | 1 215 | 27 507,000 | 18:590$967 | 20:223$224 | 38:810$191 | — | 2:444$309 | 41:260$500 | 1$500 |
| Total em 1931 | 286 | 7 173,000 | 4:841$768 | 5:560$660 | 10:202$428 | 1:276$551 | 1:833$623 | 10:759$500 | 1$422 |
| Differença para mais em 1932 | 929 | 20 334,000 | 13:940$199 | 14:664$564 | 28:613$763 | 1:276$551 | 610$686 | 30:501$000 | $978 |
| Differença para menos em 1932 | — | — | — | | | | — | | |

1.ª Insp
2.ª
3.ª
4.ª
5.ª
6.ª
7.ª
8.ª
9.ª
2.ª Sub
3.ª »
9.ª »
Officina

Officina

Di
Di

3.ª Insp
5.ª
2.ª Sub
Officina

Officina

Di
Di

# PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE BRONZE — PEÇAS DIVERSAS — KILO 6$000

| DEPARTAMENTOS | QUANTIDADES | | CONTA INDUSTRIAL | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Peças | Kilogrammas | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | Debito | Credito | TOTAL | Custo real do Kilog |
| 1.ª Inspectoria da Locomoção — S. Diogo | 3 532 | 18 084,000 | 12:767$659 | 61:122$834 | 73:890$493 | — | 10:013$507 | 113:904$000 | 3$892 |
| 2.ª » » » — Barra | 1 418 | 20 253,000 | 11:840$743 | 47:880$963 | 59 721$706 | — | 61:796$294 | 121:518$000 | 2$948 |
| 3.ª » » » — Norte | 6 118 | 54 592,000 | 16:877$858 | 147:987$399 | 164:865$257 | — | 162:686$743 | 327:552$000 | 3$010 |
| 4.ª » » » — Palmyra | 1 747 | 15 993,800 | 10:215$373 | 52:733$664 | 62:949$037 | — | 32:993$763 | 95:962$800 | 3$937 |
| 5.ª » » » — Lafayette | 4 435 | 19 351,000 | 5:770$628 | 42:374$032 | 48:144$660 | — | 67:961$340 | 116:106$000 | 2$487 |
| 6.ª » » — Sete Lagôas | 3 855 | 27 073,000 | 8:065$284 | 63:526$244 | 71:591$528 | — | 90:846$472 | 162:438$000 | 2$611 |
| 7.ª » » » — Corinthio | 1 366 | 7 621,000 | 3:790$592 | 20:681$764 | 21:472$356 | — | 21:253$644 | 45:726$000 | 3$211 |
| 8.ª » » » Alfredo Maia | 3 404 | 18 609,000 | 13:376$390 | 53:200$571 | 66:576$961 | — | 45:077$949 | 111:654$000 | 3$577 |
| 9.ª » » » — Valença | 1 160 | 8 891,000 | 5:320$204 | 20:917$296 | 26:246$500 | — | 27:400$500 | 53:346$000 | 2$952 |
| 2.ª Sub-Inspectoria da Locomoção — Entre Rios | 1 890 | 17 740,000 | 5:321$876 | 55:562$001 | 60:883$877 | — | 45:556$123 | 106:440$000 | 3$432 |
| 3.ª » » » » — Cachoeira | — | 943,000 | 1:048$000 | 2:534$174 | 3:582$174 | — | 2:075$826 | 5:658$000 | 3$708 |
| 9.ª » » » » Portella | 822 | 7 988,000 | 2:803$631 | 22:152$024 | 24:955$658 | — | 22:972$342 | 47:928$000 | 3$124 |
| Officinas de Bello Horizonte | 821 | 1 924,500 | 1:112$000 | 5:687$254 | 6 799$254 | — | 4:747$746 | 11:547$000 | 3$532 |
| Total da tracção | 30 568 | 219 963,300 | 98:319$231 | 506:380$220 | 604:699$451 | — | 625:080$349 | 1 319:779$800 | 3$158 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 18 884 | 57 517,000 | 40:109$257 | 115:761$359 | 155:870$616 | — | 189:222$384 | 345:102$000 | 2$733 |
| Total em 1932 | 49 452 | 277 480,300 | 138:517$488 | 712:141$579 | 850:659$067 | | 814:302$733 | 1 664:881$800 | 3$065 |
| Total em 1931 | 44 143 | 260 071,200 | 137:343$632 | 625:421$561 | 762 765$193 | 145$746 | 797:807$[illegible] | 1 560:127$200 | 2$932 |
| Differença para mais em 1932 | 5 009 | 17 409,100 | 1:173$856 | 86:740$018 | 87:813$874 | — | 16:494$980 | 104:454$600 | $133 |
| Differença para menos em 1932 | — | — | — | — | — | 145$746 | — | — | — |

## MANCAES — KILO 3$000

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.ª Inspectoria da Locomoção — Norte | 1 714 | 12 [illegible] | 2:214$150 | 22:230$842 | 24:444$992 | | 25:073$008 | 49:518$000 | 1$971 |
| 5.ª » » » Lafayette | 311 | 1 [illegible] | [illegible] | 2:107$070 | 2 262$066 | | 3:966$934 | 6:229$000 | 1$[illegible] |
| 2.ª Sub-Inspectoria da Locomoção — Entre Rios | 219 | 1 [illegible] | 2:115$329 | 3 288$394 | 4.524$723 | | 2:075$277 | 6:599$000 | 2$269 |
| Officinas de Bello Horizonte | 195 | 2 393,000 | 320$000 | 6 883$605 | 7.203$605 | | 2 388$395 | 9 592$000 | 3$010 |
| Total da tracção | 2 529 | 17 867,000 | 2:649$479 | 34.504$911 | 37:154$390 | | 31 032$611 | 71 408$000 | 2$997 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 6 774 | 27 [illegible] | 6 [illegible] | 51:634$396 | [illegible] | | 50 754$272 | 108:688$000 | 2$[illegible] |
| Total em 1932 | 9 303 | [illegible] | 9:220$807 | 86 139$307 | 95 360$114 | | 81 786$883 | 180:096$000 | [illegible] |
| Total em 1931 | 8 818 | [illegible] | 11 821$647 | 120:201$684 | 132:113$331 | 2 085$310 | 109 191$079 | 238:620$000 | 2$[illegible] |
| Differença para mais em 1932 | 785 | | | | | | | | |
| Differença para menos em 1932 | | [illegible] | 2 591$840 | 34.152$377 | 36:744$217 | 2:085$310 | 24 405$993 | 58 164$000 | $997 |

## PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE METAL PATENTE

PEÇAS DIVERSAS A 7$000 O KILO

| DEPARTAMENTOS | QUANTIDADES | | CONTA INDUSTRIAL | | | | | | Custo real do Kilog |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Peças | Kilog | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | Debito | Credito | TOTAL | |
| 1.ª Inspectoria da Locomoção — S. Diogo | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 1$229 |
| 2.ª " " " Barra | 130 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 1$437 |
| 3.ª " " " Norte | 150 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 2$362 |
| 4.ª " " " Palmeiras | 115 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 2$418 |
| 5.ª " " " Lafayette | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | [illegible] |
| 6.ª " " " S. Lagoas | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 3$026 |
| 7.ª " " " Corinthio | 130 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 1$257 |
| 8.ª " " " A. Maia | 428 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 2$132 |
| 9.ª " " " Valença | 43 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 1$864 |
| 2.ª Sub-Inspectoria da Locomoção — Entre Rios | 169 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 1$784 |
| 9.ª " " " " Portella | 70 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | 1$153 |
| Total da tracção | 1 952 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | 157:329$941 | 216:817$300 | 2$057 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 86 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | 8:123$408 | 13:605$000 | 2$856 |
| Total em 1932 | 2 038 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | 165:753$300 | 230:422$500 | 2$104 |
| Total em 1931 | 2 222 | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | 326$111 | 161:320$525 | 222:669$150 | 2$064 |
| Differença para mais em 1932 | | [illegible] | [illegible] | [illegible] | [illegible] | | [illegible] | [illegible] | $040 |
| Differença para menos em 1932 | [illegible] | | | | | 326$111 | | — | |

## PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE CHUMBO

KILO 2$000

| DEPARTAMENTOS | QUANTIDADES | | CONTA INDUSTRIAL | | | | | | Custo real do Kilog |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Peças | Kilog | PESSOAL | MATERIAL | TOTAL | Debito | Credito | TOTAL | |
| 3.ª Inspectoria da Locomoção — Norte | 21 | [illegible] | 12$000 | 48$000 | 60$000 | | 16$000 | 76$000 | 1$578 |
| Total da Tracção | 21 | [illegible] | 12$000 | 48$000 | 60$000 | - | 16$000 | 76$000 | 1$578 |
| Officinas do Engenho de Dentro | [illegible] | [illegible] | 609$000 | 2 314$113 | 2:953$113 | - | 1:628$387 | 4:582$000 | 1$288 |
| Total em 1932 | [illegible] | [illegible] | 621$000 | 2:362$113 | 3:013$613 | — | 1:644$387 | 4:658$000 | 1$293 |
| Total em 1931 | 247 | [illegible] | 588$995 | 753$506 | 811$401 | 322$288 | 678$487 | 1:167$600 | 1$389 |
| Differença para mais em 1932 | [illegible] | [illegible] | 503$405 | 1:038$807 | 2:202$212 | 322$288 | 965$900 | 3:190$400 | — |
| Differença para menos em 1932 | | | | | | | | | $006 |

## PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE LATÃO

KILO — 6$000

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5.ª Inspectoria da Locomoção — Lafayette | 30 | 155,000 | 51$498 | 309$168 | 360$666 | | 569$034 | 930$000 | 2$328 |
| Total em 1932 | 30 | 155,000 | 51$498 | 309$168 | 360$666 | - | 569$034 | 930$000 | 2$328 |

## PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE COBRE

KILO — 7$500

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5.ª Inspectoria da Locomoção — Lafayette | 24 | [illegible] | 175$166 | 188$066 | [illegible] | | 192$268 | [illegible] | 3$872 |
| 7.ª Inspectoria da Locomoção — Corinthio | 42 | [illegible] | 188$000 | 232$380 | [illegible] | | 484$620 | [illegible] | [illegible] |
| Total em 1932 | 62 | [illegible] | 363$166 | 420$446 | [illegible] | | 676$888 | [illegible] | [illegible] |
| Total em 1931 | 24 | [illegible] | 18$200 | 246$400 | [illegible] | | 389$400 | [illegible] | [illegible] |
| Differença para mais em 1932 | 38 | 61,000 | | 174$046 | 161$012 | | 296$488 | [illegible] | |
| Differença para menos em 1932 | | | 13$034 | | | | | | $236 |

## PRODUCÇÃO DA FUNDIÇÃO DE ALUMINIO

KILO — 12$500

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5.ª Inspectoria da Locomoção — Lafayette | | 35,500 | 60$081 | [illegible] | [illegible] | | 266$135 | 443$750 | 4$994 |
| 2.ª Sub-Inspectoria da Locomoção — Entre Rios | 1 | 8,000 | 14$000 | 67$501 | 81$501 | | [illegible] | 100$000 | 10$188 |
| Officinas de Bello Horizonte | 6 | 7,000 | 18$000 | 24$000 | 42$000 | | [illegible] | 58$750 | 6$900 |
| Total da Tracção | 15 | [illegible] | 92$081 | 208$738 | 300$819 | | [illegible] | 602$500 | 5$956 |
| Officinas do Engenho de Dentro | 11 | [illegible] | 179$000 | 617$657 | 700$007 | | [illegible] | [illegible] | 6$927 |
| Total em 1932 | 59 | 105,500 | 271$081 | 826$395 | 1:007$126 | | [illegible] | [illegible] | 6$630 |
| Total em 1931 | 11 | 220,200 | 300$247 | 1.125$719 | 1.401$000 | | [illegible] | [illegible] | 6$775 |
| Differença para mais em 1932 | 15 | 54,700 | 95$106 | 209$371 | 304$540 | | 317$965 | [illegible] | $145 |
| Differença para menos em 1932 | | | | | | | | | |

16 382 616